

La Réorganisation des Transports Publics à Londres

LA NOUVELLE LOI DE 1933

THESE POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue

le 4 décembre 1935

PAR

Noël MONOD

Président : M. OUALID.

Assesseurs : M. Gaetan PIROU ;

M. Roger PICARD.

Imprimerie GEORGES SUBERVIE

21, Rue de l'Embergue, 21

RODEZ

**La Réorganisation
des Transports Publics à Londres**

La Nouvelle Loi de 1933

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

La Réorganisation des Transports Publics à Londres

LA NOUVELLE LOI DE 1933

THESE POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue

le 4 décembre 1935

PAR

Noël MONOD

Président : M. OUALID.

Assesseurs : M. Gaetan PIROU ;

M. Roger PICARD.

Imprimerie GEORGES SUBERVIE

21, Rue de l'Embergue, 21

RODEZ



A LA MÉMOIRE DE MON PÈRE.

PREMIÈRE PARTIE

Historique

INTRODUCTION

Au cours des quelques jours et de la nuit qui précédèrent le 1^{er} juillet 1933, tous les ouvriers carrossiers dont disposait la ville de Londres se trouvèrent extrêmement occupés : il s'agissait de remplacer sur tous les autobus, tramways ou wagons de métro les noms des compagnies diverses qui les avaient exploités jusqu'alors, par ces deux mots qui firent l'objet de tous les commentaires de la journée : « London Transport ». Petit à petit, les usagers apprirent que voyageant soit en autobus, soit en métro, soit en tramway, ils demeuraient toujours clients de cette nouvelle compagnie dont le nom complet était « London Passenger Transport Board ».

Sous ce simple changement d'appellation réside l'une des transformations les plus révolutionnaires dans l'histoire de la propriété, de l'administration et de la gestion du système de transport en commun d'une grande cité : ce changement était le fait d'une loi qui avait reçu le 13 avril 1933 l'assentiment royal, loi aux termes de laquelle avait été créé le « London Passenger Transport Board » qui commença son exploitation dès le 1^{er} juillet 1933.

L'intérêt que représente l'étude d'une telle mesure est double : il réside d'une part dans la connaissance de l'organisation de la plus grande entreprise de transports urbains qui soit au monde, et d'autre part

dans l'originalité d'un système nouveau que l'un de ses auteurs, Sir Herbert Morrison a baptisé socialisation des transports et qui représente en tout cas l'essai d'un nouveau mode de gestion d'un grand service public.

Il faut donc avant tout sommairement se rendre compte de ce qu'est le « Board », c'est-à-dire le Comité de Direction qui préside à la gestion de l'entreprise, de ce qu'il fait, de ce qu'il possède.

Le Board est la plus grande entreprise de transports urbains qui soit au monde. La seule à combiner la propriété d'autobus, d'auto-cars, de tramways, de trolley-bus, de chemins de fer souterrains et de surface et aussi la seule organisation qui groupe à la fois des entreprises dont la gestion était autrefois assurée pour les unes par des personnes publiques, et pour les autres, par des personnes privées. Le Board a repris 92 affaires, de la plus grande à la plus petite, assure l'exploitation de cinq entreprises de chemins de fer, de dix-sept de tramways, de soixante-deux affaires d'autobus, de quatre d'autocars, et de quatre affaires subsidiaires dont en particulier la centrale électrique de Lots Road, Chelsea, qui fournit la plus grande partie du courant nécessaire aux tramways et chemins de fer. Le capital nominal du London Transport était, au mois de juin 1935, d'environ 110.000.000 de £.

Lorsque nous examinons l'activité du Board nous touchons à des chiffres presque astronomiques (1). Cette activité s'applique à une surface d'environ 3.000 km² et à une population d'à peu près 9.400.000 habitants,

(1) Je dois ces chiffres à l'obligeance de M. Vernon Somerfield et du London Transport.

soit environ un quart de celle de l'Angleterre et du pays de Galles.

Au cours de l'année qui se terminait au 30 juin 1934, les entreprises contrôlées par le Board ont transporté environ trois milliards quatre cent millions de voyageurs, ce qui reviendrait par exemple à transporter chaque jour autant d'habitants qu'il y en a dans tout le Canada, plus que la population d'Australie, de la Belgique, de la Hollande ou de la Suède, environ la moitié des populations réunies de Norvège et de Danemark, et plus que celle de l'Ecosse et de l'Irlande réunies. Ces chiffres donnent une idée de l'intensité du trafic dans les limites de la surface d'activité réservée au Board et qui s'applique aux divisions administratives des Comtés de Londres et de Middlesex, à une partie de ceux du Surrey, du Sussex, du Kent, du Herts, du Bedfordshire, de l'Essex et de Bucks, et aussi au Comté de Berks, mais pour certains services seulement.

Les lignes du Board représentent :

227 milles pour les chemins de fer (soit environ 375 kms) ;

328 milles pour les tramways (soit environ 524 kms) ;

18 milles pour les trolleybus (soit environ 29 kms) ;

2.388 milles pour les autobus, les autocars (soit environ 3.280 kms).

Le Board possède un total de 11.863 véhicules pour voyageurs, dont 5.573 sont des autobus et 2.560 des tramways. 3.150 wagons sont en service sur les lignes du métro et autres chemins de fer électriques ; et il y a encore 513 autocars et 61 trolleybus.

Le Board possède 186 stations et en dessert 239 ; il

possède ou loue 89 garages d'omnibus, et 32 dépôts de tramways ou de trolleybus.

Enfin, le nombre des personnes employées par le Board, est de 76.000.

Ces chiffres se passent de commentaires et justifient l'intérêt qu'il peut y avoir à connaître l'organisation d'un tel service public.

Nous nous proposons donc, après avoir sommairement examiné l'organisation générale de Londres et de son administration, pour servir de base à l'étude des problèmes de transports, de décrire l'aspect général de ces problèmes à Londres, la façon dont ils se posent, et puis enfin de faire l'historique des transports en commun dans cette ville. Dès lors, nous examinerons comment, passant petit à petit d'un système de libre concurrence que la pratique avait démontrée désastreuse, à celui d'une organisation de plus en plus groupée, entre les mains d'abord de grands capitalistes, l'exploitation et l'administration des transports en commun à Londres a fini par tomber entre celles d'une immense Société hybride à structure socialiste en faveur de qui fut établi le système de monopole que consacrait la loi du 13 avril 1933. Il est d'ailleurs intéressant de noter dès l'abord que nous retrouvons dans d'autres capitales (Paris, Berlin, New-York) ce processus inéluctable de groupement des compagnies assurant l'exécution d'un grand service public. Il semble qu'il y ait là une sorte d'automatisme économique qui fait que dès qu'un service d'intérêt public atteint une certaine envergure, il doit par la force des choses, prendre une forme plus unie, se plier aux exigences multiples qui font de lui en fait, même s'il n'en n'a pas

le titre, une grande administration publique. Or, nous verrons que si la nouvelle organisation londonienne, par le fait même de son importance, est astreinte aux formes et aux besoins d'une grande administration, elle tire néanmoins tout particulièrement vanité de la liberté dont elle jouit à l'égard de ses employés qui ne sont pas des fonctionnaires, et met son point d'honneur à conserver à son organisation l'aspect d'une grande compagnie commerciale à qui l'on ne doit surtout pas pouvoir reprocher les inconvénients habituels d'un bureaucratisme excessif.

Dans une seconde partie nous examinerons cette réforme de 1933, son historique, puis son économie. Nous étudierons les clauses administratives, techniques, financières et générales de cette loi, nous efforçant de traduire en français le plus de mots possibles correspondant à des institutions qu'il est souvent extrêmement difficile d'identifier avec celles qui existent en France, car dans ce domaine plus encore peut-être que dans d'autres se vérifie la vérité du vieil adage qui dit « autres pays, autres coutumes ». Je m'excuse donc d'avoir laissé en anglais les termes qui désignent des institutions, correspondant ainsi dans la pratique à de véritables noms propres.

Après avoir examiné le détail technique du texte de la loi, nous essaierons de dégager dans une troisième partie en conclusion, les grandes idées générales qui se dégagent du London Transport Act, 1933, et de l'application pratique qui en fut faite.

Je ne veux pas terminer sans exprimer ma reconnaissance à tous ceux qui m'ont aidé et qui m'ont dirigé dans ce travail, et tout d'abord à M. William Oualid sous la

direction de qui j'ai entrepris cette étude et dont les conseils me furent infiniment précieux. Je ne puis remercier chacun en particulier, mais j'aurais mauvaise grâce à ne pas mentionner l'accueil qui me fût réservé à Londres à la London School of Economics par son éminent directeur, Sir William H. Beveridge, K. C. B., B. C. L. et ses collaborateurs : le professeur Laski, le professeur Stephenson, et en particulier par M. Gilbert J. Ponsonby, l'auteur distingué d'un ouvrage sur les transports londoniens, qui a bien voulu, à plusieurs reprises me recevoir et me faire bénéficier de ses conseils éclairés.

Enfin, qu'il me soit permis de rendre hommage d'une façon tout à fait particulière à l'aide précieuse que j'ai trouvée, au siège social de la Société Londonienne des Transports en commun dont le vice-président, M. Frank Pick a bien voulu me recevoir et dont les collaborateurs, MM. F. A. A. Menzler, E. Rawdon-Smith, Barber, Bull et Harbour, ont grandement facilité mon travail par les explications détaillées qu'ils m'ont aimablement fournies.

CHAPITRE PREMIER

LONDRES ET SON ADMINISTRATION

Au moyen âge Londres était limité, au sud par la Tamise et s'étendait au nord en un arc de cercle encore protégé par le vieux mur romain que nous rappellent les noms des portes qui le traversaient: Aldsgate, Bishopsgate, Newgate, Cripplegate, Newgate, Ludgate et Blackfriars. Là était le cœur de Londres, le noyau de la ville, noyau qui demeure aujourd'hui entier et séparé du reste: c'est la Cité. De cette ancienne ville, rien ne subsista après l'incendie qui commença le 7 septembre 1666 et détruisit les cinq dixièmes de Londres depuis la Tour jusqu'au Temple, de la Tamise jusqu'au Nord. Londres fut alors rebâtie par un architecte, Christopher Wren, dont le plan logique, très en avance sur son temps, fut malheureusement repoussé et qui dut reconstruire une ville à peu près semblable à celle qui avait été détruite.

De même qu'au point de vue géographique et urbain, la Cité de Londres est toujours demeurée une unité à part, de même elle est restée au point de vue administratif une unité qui se distingue du reste du Gouvernement de Londres. Nous l'examinerons donc séparément, mais auparavant, il nous faut succinctement

étudier les trois réformes qui, au cours du siècle dernier ont marqué les trois étapes de l'histoire de l'administration de Londres. Ces réformes sont: le Metropolis Management Act de 1855, le Local Government Act de 1888, qui créa le London County Council et le London Government Act de 1899 qui créa les vingt-huit bourgs métropolitains.

Le grand Londres était autrefois gouverné par des habitants de chaque paroisse assemblés en « vestries » (1), sauf quelques exceptions découlant du « vestry act » de 1831. Mais d'une façon générale ces « vestries » n'avaient pas le pouvoir de prendre aucune mesure touchant à l'organisation des travaux publics dans la ville. Dans quelques cas spéciaux cependant, et en vertu de textes locaux ces pouvoirs étaient expressément prévus et attribués à des corps de « trustees ».

En 1855, ces textes prévoyant des exceptions locales étaient environ 250, attribuant des pouvoirs en matière de travaux publics à environ trois cents assemblées, soit élues par cooptation, soit élues à vie, ou l'un et l'autre, mais nullement responsables vis-à-vis des contribuables. Il y avait alors deux corps ayant juridiction sur toute la métropole — sauf naturellement la Cité: celui des administrateurs nommés par le Metropolitan Bulding Act de 1844, et celui qu'établissait le « Metropolitan Commisioners of Sewers Act », de 1848. Mais ni l'un ni l'autre de ces corps n'était responsable vis-à-vis des contribuables. C'est alors, et pour remédier à l'état

(1) Les « vestries » étaient à l'origine des assemblées de paroisse se réunissant dans la sacristie de l'église de leur paroisse. D'où leur nom, traduction anglaise, du mot « sacristie ».

chaotique des affaires que fut voté en 1855 le *Metropolis management Act*. Aux termes de cet acte un « vestry » élu par les contribuables de la paroisse était établi dans chaque paroisse de la métropole, sauf bien entendu dans la Cité. Les vestries des paroisses les plus importantes étaient élus par les autorités locales. Les paroisses les plus petites étaient groupées en « districts boards ». Au-dessus de ces divisions locales, la loi de 1855 créait un organisme central, le *Metropolitan Board of Works* dont la compétence s'étendait à toute la ville, y compris la Cité.

Les membres de cet organisme nouvellement créé étaient élus par le Conseil communal de la Cité, par les vestries et les bureaux de district et par un ancien conseil local de woolwich, qui subsistait. Pour la première fois était en plus définie et limitée la superficie de la métropole sur laquelle devait s'exercer en matière d'administration locale les pouvoirs du nouveau Conseil. Ce « conseil métropolitain des travaux publics » reçut certains pouvoirs de surveillance sur les « vestries » et les conseils locaux. Il constituait l'autorité centrale en matière de drainage et de construction devant surveiller l'application du Bulding Act, et dans la suite se vit conférer de nombreux droits et devoirs additionnels. De plus les « vestries » et conseils locaux conservaient leur compétence en matière de drainage local, de pavage, éclairage et entretien des rues, et d'enlèvement des ordures. Nous y reviendrons.

Ce système dura jusqu'en 1888. Une des objections principales que l'on avait adressées au Metropolitan Board of Works portait sur le mode d'élection indirecte. De plus une enquête par une commission royale montra

que le Board ne répondait pas toujours à ce que l'on attendait de lui et révéla aussi qu'il n'était pas exempt de corruption. La réforme suivit immédiatement et en 1888 le *Local Government Act* traitant de la ville entière comme d'un comté séparé, créa le *London County Council*, organisme central d'administration locale, possédant non seulement les pouvoirs d'un conseil ordinaire, mais aussi des pouvoirs étendus en matière d'administration municipale, pouvoirs qui lui étaient transférés de l'ancien Metropolitan Board of Works, désormais aboli. Ainsi était créé l'organisme central, placé directement sous leur contrôle et qui avait jusque là tant manqué aux Londoniens. Le Conseil se compose de 124 conseillers élus tous les trois ans par les contribuables et de 20 syndics élus par les conseillers et nommés pour six ans; un Président, un Vice-Président et un Président délégué sont élus par le Conseil. Dès son entrée en fonction, le 31 janvier 1899, le Conseil décida de donner l'exemple d'un haut niveau de probité financière. Les deux premiers présidents délégués furent des fonctionnaires rétribués, mais bientôt ils cessèrent de l'être. Petit à petit, d'ailleurs, le Conseil laissa à ses employés nombreux et remarquablement préparés à la gestion des affaires municipales, la routine des affaires quotidiennes. Seuls les grands problèmes furent portés au Conseil. Le Conseil travaille en comités comme la plupart des conseils municipaux en Angleterre. Au début, ses membres appartenaient à deux partis, les « avancés » et les « modérés ». Les « avancés » étaient pour la plupart des libéraux. Chaque année, le L. C. C. présente un « bill » exposant ses besoins monétaires. Ce bill peut faire l'objet d'un débat à la Chambre des Communes.

Les attributions du London County Council sont nombreuses et variées. Elles s'exercent en matière d'instruction publique, d'assurances aux pauvres, d'habitation, d'hygiène, de transports, de ponts et de la police de la Tamise. Ces attributions sont d'ailleurs assez souvent mal définies et chevauchent sur celles des 28 Borough Councils que nous examinerons tout à l'heure. Ainsi par exemple en matière de transport, quoique le L. C. C. soit l'autorité principale pour ce qui touche aux tramways (qui nous le verrons dans la suite ont toujours été à Londres une affaire municipale), ce n'est cependant qu'avec la permission expresse du conseil municipal intéressé (Borough Council) qu'une ligne de tramway peut être construite dans les rues du ressort de ce borough council. En fait, il est arrivé plus d'une fois que deux boroughs étaient en faveur de la construction d'une ligne de tramways entre eux deux, mais que cette ligne n'a pu être construite en raison de l'objection que faisait un troisième borough intermédiaire sur le territoire de qui cette ligne aurait du passer. Et ceci malgré l'existence de l'autorité supérieure du London County Council.

Mais la question des autorités locales à instituer pour les plus petites divisions administratives de la ville n'avait pas été réglée par la loi de 1888. Les paroisses métropolitaines les plus riches furent mécontentes de la forme d'administration locale à laquelle elles étaient soumises, et, en 1897, Kensington et Westminster demandèrent à être élevés au rang de « Boroughs » par concession de Chartes aux termes de la loi sur les corporations municipales. C'est ce qui provoqua le vote en 1899 du *London Government Act*. Cette loi créait les

vingt-huit « Metropolitan Boroughs » (1) qui correspon-
daient à peu près aux anciens vestries et que l'on peut
comparer aux arrondissements parisiens, de telle
sorte que maintenant le Comté de Londres peut être
regardé, du point de vue administratif, comme consis-
tant en 29 petites villes contiguës, en comptant la corpo-
ration de la Cité. Une de ces petites villes, Westminster,
prit d'ailleurs elle-même plus tard le titre de « cité ».

Pour ce qui touche à la répartition des pouvoirs et des
obligations entre ces conseils municipaux et le London
County Council, sorte de conseil central, on peut dire
d'une façon très générale que tous les pouvoirs que ré-
clame une action d'ensemble sont attribués à ce genre
de conseil central, alors que toutes les obligations tou-
chant à l'administration locale sont à la charge des
28 conseils municipaux. Ceux-ci ont de plus comme
attribution spéciale la charge d'assurer le recouvre-
ment des impôts. Chaque conseil se compose d'un Maire,
de plusieurs syndics et de conseillers dans la propor-
tion de 1 à 6. Le nombre moyen des conseillers est en
général de 10 à 60. Les élections sont triennales sauf
pour le maire qui est élu chaque année.

(1) Ces circonscriptions municipales sont :

1° *Au nord de la Tamise*, d'ouest en est :

Hammersmith, Fulham, Chelsea, Westminster, Stepney,
Poplar, Hackney.

Au nord desquels se trouvent :

Kensington, Paddington, Hampstead, St. Pancras, Isling-
ton, Stokt-Newington.

Entre ces deux lignes se trouvent :

Marylebone, Holborn, Finsbury, Shoreditch, Bethnal
Green.

2° *Au sud de la Tamise* :

Wandsworth, Battersea, Lambeth, Southwark, Bermond-
sey, Deptford, Greenwich et Woolwich (à cheval sur le
fleuve), Camberwell et Lewisham.

A ceci il faut encore ajouter que Londres envoie 62 *représentants au Parlement* sur la base de un représentant par quartier ou sous-division de quartier, sauf pour la Cité qui en envoie deux.

Cette fameuse « cité » d'origine romaine car elle est essentiellement la petite surface de terrain située sur les deux collines séparées par l'ancienne vallée du Dalbrook, sur laquelle les Romains fondèrent leur premier camp, est en effet restée en dehors de la législation de 1855, de 1888, et de 1899. Elle forme une entité bien à part et a conservé toutes ses anciennes traditions (dont beaucoup sont d'origine médiévale) malgré leurs anomalies et l'anachronisme qu'elles constituent dans la vie moderne. Cependant aucune corporation municipale ne peut à Londres rivaliser avec la dignité et le respect dont est entourée la « Corporation de la Cité ». Celle-ci se compose d'un lord-maire, de 25 syndics et de 205 conseillers ordinaires qui forment la « Court of Common Council » qui est l'autorité administrative la plus importante.

Les attributions de la Corporation de la Cité de Londres comprennent d'abord les attributions autre part exercées par les conseils municipaux des boroughs et par le London County Council (quoique d'ailleurs ces organismes ne soient pas sans aucun pouvoir à l'intérieur de la Cité) et ensuite certains devoirs particulièrement définis et qui touchent en particulier au contrôle des marchés et à la police. Les modalités de l'élection remontent à Edouard I^{er} et y sont extrêmement formalistes et compliquées.

Telles sont donc les autorités locales qui président à l'administration de Londres : le London County Council,

les 28 conseils municipaux, et la Corporation de la Cité de Londres, qui suivant le mot du rapporteur de la loi de 1888 « resta un comté dans un autre comté ».

A ces autorités qui ont toutes des pouvoirs bien définis en matière de transport, il faut encore ajouter dans le domaine exécutif le Ministère des transports dont le Ministre joue un peu le rôle de notre Ministre des Travaux publics. Nous verrons d'ailleurs que depuis le vote de la loi de 1933, ce rôle est considérablement diminué et se borne à peu près exclusivement à un pouvoir réglementaire.

CHAPITRE II

ASPECT GÉNÉRAL DES PROBLÈMES DE TRANSPORTS A LONDRES (1)

Les problèmes que pose dans une ville comme Londres les transports journaliers d'une vaste population, sont commandés par deux sortes de considérations: la première tient à la topographie des lieux et la seconde est en rapport direct avec le nombre d'individus à transporter. L'une se rattache à l'autre par le fait que l'encombrement des rues qu'il s'agit de combattre, résulte à la fois de l'une et de l'autre.

§ 1. — *Insuffisance des voies de communication*

La principale difficulté qui s'oppose à l'amélioration des moyens de transport à Londres, est l'étroitesse des rues et le fait que celles-ci ne furent pas à l'origine dessinées sur un plan général. Si elles étaient suffisamment larges et avaient fait l'objet d'un plan d'ensemble, l'encombrement dû à la circulation des véhicules pourrait

(1) Les renseignements contenus dans ce chapitre sont, sauf indications spéciales, tirés du volume I du « Report of the Royal Commission appointed to inquire into and report upon the means of locomotion and transport in London » (1905).

pratiquement disparaître. Le trafic à longue distance serait assuré par des chemins de fer souterrains à un prix qui ne serait pas prohibitif et l'on aurait pu établir tout un réseau de tramways très complet qui aurait assuré rapidement les transports divers en surface et à courte distance, et ceci pour un prix modique.

Les conditions actuelles si peu satisfaisantes sont largement la conséquence du fait qu'il n'y eut jamais dans le passé aucune autorité municipale ou autre dont les pouvoirs en la matière se soient étendus à toute la zone des transports de la région londonienne et qui ait possédé des ressources suffisantes pour lui permettre de s'occuper d'une façon satisfaisante du problème des transports et de ceux qui y sont liés.

L'histoire de la croissance de Londres est en grande partie celle de la manière dont petit à petit les maisons se sont accolées au petit noyau central d'environ un mille carré, que l'on désigne encore du nom de Cité. Ce centre d'attraction qu'est la Cité de Londres fut construit ou grandit, à une époque où l'importance des affaires qui s'y traitent aujourd'hui et le volume du trafic qui le traverse, ne pouvaient pas être prévus. De nombreuses améliorations des rues ont eu lieu, faites pour porter remède à telle ou telle difficulté spéciale que son acuité signalait à l'attention des autorités locales; mais le prix très élevé de tels travaux dû à la grande valeur des terrains dans la Cité, était un obstacle absolu à une réforme générale, de telle sorte qu'aujourd'hui, l'état des rues à Londres est tout à fait inapte à donner satisfaction aux exigences actuelles.

Au fur et à mesure que la population se développait et que le volume des affaires augmentait,

diverses paroisses et villages qui se trouvaient à l'extérieur de la Cité de Londres, devenaient partie de la métropole, mais n'étaient absorbées par aucune autorité municipale centrale. Il est probable que le grand usage que l'on faisait à cette époque de la Tamise comme moyen de communication d'est en ouest, fit que l'on n'attacha pas d'importance à la nécessité de construire de nouvelles rues au fur et à mesure que Londres s'étendait à l'extérieur de ses limites originales. Quoiqu'il en soit, les paroisses conservèrent une constitution et une autorité indépendante, ce qui conduisit à l'état incroyable de confusion et de désorganisation administrative qui prévalait encore en 1855.

Pour illustrer cet état de chose on peut citer un passage du discours prononcé par Sir Benjamin Hall à la Chambre des Communes, le 16 mars 1855, alors qu'il présentait son projet de réforme municipale (*Metropolis Management Act*, 1855).

« Passons maintenant (1) à la façon dont sous le système existant alors étaient administrées les grandes voies de communication pour ce qui touche au pavage et à l'éclairage. Et pour illustrer ce que nous allons divulguer, nous demandons à ceux à qui nous avons l'honneur de nous adresser de nous suivre dans nos descriptions du Strand, de Northumberland House à Temple-Bar. Entre le n° 1 du Strand (près de Northumberland House) et Temple-Bar, une distance d'environ 1.336 yards [environ 1.215 mètres], soit un peu plus que les trois quarts d'un mille, la rue est divisée en sept portions, quant aux

(1) Hansard's Parliamentary Debates (Third series). Vol. cxxxvii, 16 March 1855 (Commons) 705.

autorités chargées d'en assurer le pavage. Il y a d'abord l'autorité de Saint-Martin, entre le point de départ et le centre de Cecil Street (entre les numéros 84 et 85), une distance d'environ 480 yards. Jusqu'à cet endroit toute la largeur de la rue dépend de Saint-Martin, mais à partir de Cecil Street jusqu'à un point qui est en face du milieu de Burleigh Street (près du n° 112), soit une distance d'environ 145 yards, la moitié seulement de la rue (la partie nord), dépend de l'entreprise chargée par cette paroisse de Saint-Martin d'en effectuer le pavage. L'autre moitié (de Cecil Street, entre les numéros 84 et 85) au n° 107, soit une distance d'environ 118 yards appartient à la municipalité de Saint-Clément. Au n° 107 commence le territoire appartenant au Savoy, et sur une distance d'environ 27 yards [soit environ 21 mètres] la rue est divisée entre le Savoy et la paroisse de Saint-Martin; du point en face du milieu de Burleigh Street (près du n° 117) jusqu'à un point situé en face du côté est de la rue de Wellington-North (près du n° 135), soit environ 83 yards la rue est divisée entre le Savoy et la paroisse de Saint-Clément. De cet endroit à Ouchy place (entre les n° 137 et 138), soit une distance d'environ 259 yards la rue est divisée entre le Savoy et la paroisse de Sainte-Marie. De cet endroit à l'extrémité est de l'église de Sainte-Marie (près du n° 161) soit une distance d'environ 221 yards, la largeur totale du Strand appartient à la paroisse de Sainte-Marie à l'exception d'une petite portion qui se trouve en face de Somerset House. Cette portion a environ 45 yards de long et 12 de large. Le pavage y est entretenu par un entrepreneur choisi par Somerset Place. De l'extrémité est de l'église de Sainte-Marie à Temple-Bar

soit une distance d'environ 400 yards le Strand appartient sur toute sa largeur à la paroisse de Saint-Clément. Les différentes autorités chargées d'assurer le pavage du Strand du n° 1 à Temple Bar, apparaissent donc dans l'ordre suivant : 1 Saint-Martin tout seul ; 2 Saint-Martin et Saint-Clément ; 3 Saint-Martin et le Savoy ; 4 le Savoy et Saint-Clément ; 5 le Savoy et Sainte-Marie ; 6 Sainte-Marie seulement ; 7 le Savoy et Somerset Place ; 8 Sainte-Marie seulement ; 9 Saint-Clément seulement ; la distance de 1.336 yards, ou trois quarts d'un mille étant ainsi divisée en neuf portions. Cecil Street, une rue qui descend du Strand au fleuve et dont la partie réservée aux voitures mesure à peine 10 yards de large, appartient à deux autorités, Saint-Clément et Saint-Martin. »

Et l'on pourrait poursuivre cette énumération qui n'est qu'un exemple de l'incroyable chaos qui régnait encore au milieu du siècle dernier dans la capitale de l'Empire britannique dont les rues, tracées sans plan d'ensemble étaient tortueuses, de largeur variable et d'une façon générale de dimension tout à fait insuffisante.

Voyons maintenant quelles mesures furent adoptées dans le passé pour faciliter la circulation à Londres, et en particulier quels remèdes on tenta d'apporter à l'état déplorable dans lequel se trouvaient les rues de la capitale.

Ce qui avait le plus manqué à Londres était l'existence d'une autorité centrale en dehors de la Cité qui fut capable de s'occuper de la question dans un esprit large et impartial, qui put, prévoyant l'avenir empêcher la ville de s'agrandir sans règle et simplement de la ma-

nière qui plaisait à telle ou telle autorité locale. Les rues actuelles portent encore bien souvent la marque de cette anarchie, n'étant que les restes qui subsistent de telle ou telle rue de village petit à petit transformée en une voie de communication urbaine sous la direction d'une autorité locale indépendante qui ne voyait pas plus loin que les limites du territoire dont elle avait la responsabilité.

Il est certain qu'on ne pouvait pas prévoir complètement les besoins actuels d'une grande cité comme Londres ; mais en l'absence d'une autorité unique puissante et de compétence étendue, les intérêts privés rivaux entre eux furent des obstacles souvent insurmontables s'opposant à des améliorations manifestement nécessaires et qui eussent pu être conduites dans des conditions avantageuses et sans trop d'inconvénients pour le public.

La non acceptation des plans de sir Christopher Wren et de sir John Evelyn pour la reconstruction de la Cité de Londres après le grand incendie, sont les témoins véritables, ainsi que le fit remarquer la Commission Royale nommée en 1847, « de la difficulté qu'il y a à effectuer de grands changements systématiques dans une grande capitale » comme Londres (1).

Quand la question de l'amélioration des rues de Londres fut prise en main au siècle dernier, l'attention des autorités fut attirée plus par la suppression de certains maux que l'on ne pouvait plus négliger que par

(1) Royal Commission appointed to inquire into and consider the most effectual means of improving the Metropolis and of providing increased facilities of communication within the same. P 4. First Report, 1844, Parliamentary Paper (15), xv, 1.

l'adoption d'un plan répondant à la fois à des besoins immédiats et futurs. Même les rues qui ont été améliorées récemment sont, d'une façon générale d'une largeur insuffisante et il existe encore d'importantes artères qui brusquement se rétrécissent en un point de leur superficie.

A l'extérieur de la Cité de Londres les premières améliorations apportées à la topographie de la ville furent provoquées par le développement des propriétés de la Couronne, et à ses frais. C'est ainsi que se forma Regent Street, et que d'importantes améliorations furent apportées à Charing Cross et dans le Strand. A partir de 1832, on commença véritablement à se préoccuper d'améliorer la ville de Londres. La méthode adoptée fut la nomination de temps à autre de « Select Committees of the Houses of Parliament », ou de commissions royales, dont l'objet était soit l'étude de points spécialement délimités ou l'examen de questions générales visant l'amélioration de la circulation. Il est amusant de noter que les mesures que recommandaient ces comités ou commissions d'enquêtes, lorsqu'elles avaient reçu l'assentiment du Parlement, étaient exécutées sous la direction des Commissaires de Sa Majesté pour les Bois, Forêts et Revenus du domaine, les fonds nécessaires aux travaux provenant pour la plupart de taxes établies sur le charbon et sur le vin.

En 1836 (le 16 juin), fut nommé un de ces « Select Committees of the House of Commons » pour examiner le plan le meilleur pour se procurer les fonds nécessaires à mettre en œuvre « les améliorations qui sont indispensables dans les cités de Londres et de Wesminster, dans le Bourg de Southwark, dans les Comtés de Middlesex

et du Surrey; et pour racheter les intérêts des propriétaires des ponts de Waterloo et de Southwark, afin que ceux-ci puissent être ouverts au public sans péages ». En 1838 (1), 1839 (2), 1840 (3), et 1844 (4) de semblables Comités furent élus (Select Committees on Metropolis Improvements) avec des attributions identiques.

En 1842, le 23 novembre, une Commission Royale fut nommée pour faire une enquête sur « les moyens les plus efficaces pour apporter des améliorations dans la métropole » et « la pourvoir de facilités de communications accrues ». Cette Commission publia une série de rapports entre 1844 et 1851 (1). C'est à cette époque que

(1) Select Committee appointed by the House of Commons, February 12 th. 1838.

First Report and appendix, 1838, Parliamentary Paper (418), xvi, 1.

Second Report, minutes evidence, appendix and plans, 1838, Parliamentary Paper (661), xvi, 9.

(2) Select Committee appointed by the House of Commons, February 12 1839.

First report, minutes evidence, appendix and plans, 1839, Parliamentary Paper (136), xiii, 459.

(3) Select Committee appointed by the House of Commons, January 27 1840.

First Report, minutes of evidence, appendix and plans 1840, Parliamentary Paper (410), xii, 1.

Second Report, minutes of evidence, appendix and plans, 1840, Parliamentary Paper (485), xii, 117.

(4) Select Committee appointed by the House of Commons, Ap. 27 th. 1841, Report, 1841, Parliamentary Paper (398), ix, 601.

(1) First report, minutes of evidence, appendix and plans, 1844, Parliamentary Paper (15), xv, 1.

Second report... 1845, Parliamentary Paper (348), xvii, 1.

Third report... 1845, Parliamentary Paper (619), xvii, 341.

Fourth report and minutes of evidence, 1845, Parliamentary Paper (627), xvii, 439.

Fifth report... 1846, Parliamentary Paper (682) xxiv, 321.

Sixth report... 1847, Parliamentary Paper (841), xvi 349.

Seventh report... 1851, Parliamentary Paper (1356), xxix, 287.

la nécessité d'avoir une autorité centrale en matière de travaux publics dans les rues ayant été reconnue, fut passé le « Metropolis Management Act, 1855 » amendé en 1867 dans les conditions que nous avons vues, qui réorganisait les paroisses métropolitaines et créait le Metropolitan Board of Works. Celui-ci s'occupa d'abord du percement de nouvelles voies de communication et de l'élargissement des grandes artères existantes et dépensa pour ces nouveaux travaux la somme de £ 15.359.489. Les deux artères principales percées à la suite de ces travaux sont Queen Victoria Street et Shaftesbury Avenue.

Le Metropolitan Board of Works consentit aussi des prêts se montant à £ 1.004.086 à d'autres autorités locales pour les aider à améliorer leurs rues; à cette somme il faut ajouter £ 500.000 pour des travaux d'amélioration des rues de la ville, effectués par les Compagnies du Metropolitan et du Metropolitan District Railway en correspondance avec les travaux d'achèvement de l'« Inner Circle ».

Le London County Council, depuis qu'il a été établi en 1889 a entrepris de très nombreux travaux d'améliorations des rues de la capitale. L'un des plus importants de ces travaux fut le percement de Kingsway qui rejoint Holborn au Strand. Le coût en fut de £ 4.866.000. Les dépenses que nécessitèrent ces travaux entrepris par le London County Council furent couvertes soit par le London County Council lui-même, soit par les bourgs métropolitains de Londres. La Cité aussi entreprit de grands travaux construisant le viaduc d'Holborn, qui lui coûté £ 1.570.000 à établir. L'énumération serait d'ailleurs fort longue des travaux d'amélioration des

rues ayant pour objet de faciliter la circulation à Londres, et qui furent entrepris tant au siècle dernier que de nos jours. Signalons seulement qu'une abondante législation facilita l'exécution rapide de ces mesures.

Malgré ces importantes dépenses l'aspect de la ville n'en fut pas essentiellement modifié, sinon dans les quartiers neufs du West-end. La Cité demeure toujours un centre de congestion, avec des rues dont l'étroitesse de certaines est devenue légendaire, telles par exemple Thread Needle Street, ou telles autres se fauflant autour de la Banque d'Angleterre. Dans le West-end les choses sont un peu différentes : de grandes artères ont été percées, le long des parcs ou vers le nord — larges et droites sans doute — (Piccadilly, Regent Street), mais qui, elles aussi à la longue se sont révélées insuffisantes.

Le mot donc qui revient continuellement dans tous les rapports parlementaires sur les transports à Londres, et en particulier dans celui de 1905 et dans celui de 1924 qui a donné au Ministre des Transports le droit de limiter le développement des lignes d'autobus dans certaines rues, ce mot qui exprime on le sent la plus grande crainte des techniciens qui ont la charge d'assurer les transports en commun à Londres, ce mot est celui de « congestion ». On sent que cet encombrement des rues est la bête noire de tous les spécialistes en la matière. Le problème a d'ailleurs fait l'objet d'études très poussées. On essaie de le traiter d'une manière scientifique. Et dans le septième rapport annuel du « London Traffic Branch of the Board of Trade » (1915, C. 7757) une estimation est faite « des différences dans le degré d'encombrement causées par des véhicules de différentes catégories ». Pour arriver à une base commune de

comparaison il fut nécessaire de trouver une « unité de trafic » qui permit d'assigner à chaque véhicule un coefficient qui tînt à la fois compte de son encombrement, de sa vitesse et de sa mobilité. L'unité choisie fut le taxi-cab londonien qui, en vertu de certains règlements de police, doit pouvoir faire un tour complet sur même. Sur cette base on attribua aux différentes catégories de véhicules les coefficients suivants :

Taxi cab	1
Tramway électrique	9
Autobus	4
Véhicule à 1 cheval rapide	3
Véhicule à 1 cheval lent	7
Véhicule à 2 chevaux rapides	4
Véhicule à 2 chevaux lents	10

C'est en tenant compte de la topographie et de la surface totale des lieux, que l'on voudrait désormais régler la circulation dans les artères encombrées.

Ces considérations expliquent qu'il n'y ait point de tramways dans la Cité où avant tout les rues ne sont pas suffisamment droites pour permettre l'établissement de rails, et trop étroites pour offrir le passage à un tramway qui bloquerait toute la circulation. Le fait que les tramways ont d'ailleurs été complètement exclus des parties les plus centrales de la ville et que les efforts du L. C. C. tendant à étendre ses tramways jusqu'à Ludgate Circus ont toujours été vains, est en lui-même une preuve que des mesures ont dû être prises pour éviter une congestion qui devenait parfois critique. Le problème s'est aussi posé pour les autobus : mais la question était beaucoup plus compliquée et a fait l'objet de

plusieurs enquêtes. Elle est à la base, nous le verrons, du London Traffic Act of 1924.

D'après M. J. G. Ponsonby la congestion des rues est dûe avant tout à l'insuffisance de la surface et du nombre de ces mêmes rues. Mais, ces contingences admises, l'auteur estime que l'encombrement des rues est le résultat du grand nombre de véhicules en circulation, de leur diversité, de leurs caractéristiques individuelles qui posent toutes le problème de leur réglementation ou même de leur restriction pour certains d'entre eux tout au moins. M. Ponsonby divise les retards causés à la circulation en trois catégories et estime qu'ils ont lieu : 1° quand deux ou trois rues convergent et qu'un certain nombre de files de véhicules, au lieu de pouvoir continuer parallèlement les unes à côté des autres, sont obligées de s'entremêler, de s'imbriquer les unes dans les autres et de se trouver réduites dès lors à par exemple une seule file : cette fusion de deux files en une implique une perte de temps ; 2° quand une file de voitures doit croiser une autre file de voitures, le retard causé à une des files dépend non seulement du nombre de véhicules qui doit passer au point de croisement, mais aussi de leur vitesse, de leur longueur totale et de leur encombrement. Enfin 3° l'encombrement provient encore de ce que certains véhicules par le fait qu'ils se meuvent plus lentement que d'autres, retardent ceux qui pourraient se mouvoir plus rapidement, et ceci en dehors tout à fait des deux premières causes de retard. Car dans tout flot continu de trafic la vitesse de n'importe quel véhicule empêche tout le trafic qui vient derrière d'excéder cette vitesse.

Quand au public transporté, il souffre de l'encombrement de la circulation, au moins de trois manières :

d'abord il obtient un service plus lent que si le véhicule qu'il avait pris avait joui d'un libre passage. Ensuite nombreux sont ceux qui sont conduits à employer un autre mode de transport : le métro, des taxis, ou leurs jambes, qu'ils n'eussent pas choisi si le retard qu'ils redoutaient n'était pas intervenu. Enfin, comme il est certain que cette congestion de la circulation cause pour de multiples raisons des dépenses additionnelles, il est probable que sans les encombrement les tarifs que paie le public auraient pu être abaissés.

Tel est le premier aspect du problème que posent, à Londres, les transports en commun : celui que détermine la topographie des lieux, problème qui se pose d'ailleurs, mais à un moindre degré dans toutes les agglomérations urbaines.

§ 2. — *La population à transporter*

Le second aspect de ce même problème, est après celui de l'encombrement, celui de la population à transporter. Dès lors se posent, à nouveau, trois catégories de questions : celle du nombre d'habitants à transporter ; celle des heures auxquelles ont lieu les mouvements de population ; heures d'affluence créées par exemple par le flot de population se dirigeant tous les matins pour 9 heures, du West-end dans la Cité, et du même flot désertant la Cité à six heures pour retourner dans le West-end ; et celle enfin qui se rattache étroitement aux deux premières et que pose l'expansion géographique de Londres et des besoins de meilleures facilités de transports qu'elle a créés.

Toute politique qui a pour objet de s'occuper de la

circulation à Londres doit tenir compte d'un fait remarquable qui est de plus en plus prononcé chaque année. Il y a eu récemment un mouvement certain de déplacement de l'industrie des districts du Nord et du Centre de l'Angleterre, vers Londres. Dans les dix dernières années, environ 9.000 usines nouvelles se sont établies dans le Grand Londres ou dans ses environs immédiats, et la population a augmenté d'environ 750.000 âmes au cours de cette décade. Les deux faits sont en corrélation étroite. L'augmentation du nombre de la population est dû en partie à son accroissement naturel, mais on estime qu'il n'y eut pas moins de 300.000 personnes qui immigrèrent à Londres.

Les conséquences sociales de ce mouvement passent généralement inaperçues car on n'est pas habitué à considérer le « grand Londres » comme un territoire spécial, mais c'est un mouvement social de grande importance et qui a sensiblement augmenté les difficultés de la circulation et des transports à Londres.

Ce n'est pas que les directeurs chargés d'assurer ce transport se plaignent d'un tel mouvement, car c'est en fait d'un mouvement de la sorte que dépend la prospérité du nouveau Board, directement facteur d'une expansion continue. Depuis le xix^e siècle les Anglais ont assisté avec satisfaction au développement continu de leur population, de leur richesse, de leur commerce, et de leur industrie, et de leurs mouvements de transports. Effectivement chaque année paraît un nouveau chiffre qui bat un record en la matière, et qui habitue l'esprit à concevoir chaque fois plus grand, à vivre dans l'attente d'un progrès nouveau. Un récent rapport montre qu'entre 1909 et 1933 le volume de la circulation des

voyageurs urbains est tombé à New-York de 17 %, à Chicago de 30 %, à Pittsburgh de 44 % et même à Détroit de 52 %, soit une moyenne générale de diminution de 38 % pour toutes les grandes villes des Etats-Unis (1). Le cas n'est pas le même à Londres, où malgré le déclin de la circulation causé par la crise, on atteint à peine le chiffre de 1 %. Et maintenant que l'Angleterre est de nouveau sortie de la crise dans laquelle elle se trouvait, les chiffres qui indiquent le total de la circulation sont de nouveau en progression. De plus Londres s'aggrandit en ce moment, chaque année au taux moyen de 5.000 maisons nouvelles, soit l'adjonction annuelle de l'équivalent d'une ville d'une certaine importance. Ces maisons sont surtout construites sur la périphérie et c'est un fait à ce sujet très significatif que la population du centre de Londres, qui vivait dans un rayon de 5 milles de Charing Cross a effectivement décliné d'environ 4 % au cours des 30 dernières années. Sur la surface totale que dessert le London Transport l'augmentation totale de la population au cours des dix dernières années, fut environ de 11 %.

Cette augmentation signifie donc une demande additionnelle de facilités de transport car la construction de maisons nouvelles implique l'arrivée d'une population nouvelle appelée un jour ou l'autre à créer une clientèle pour l'entreprise de transports. A ceci il faut encore ajouter ce fait remarquable qu'à mesure qu'augmente le total d'une population augmente aussi le nombre de voyages par tête qu'effectue chaque individu de

(1) Lord ASHFIELD. — *Public Lecture on the Practical Aspects of the London Passenger Transport Problem.*

cette nouvelle population. Les statistiques montrent combien est impressionnante l'augmentation du nombre de déplacements par individu à Londres au cours des deux ou trois dernières décades. En 1903, ce mouvement était de 166 courses par habitant et par année. En 1933, ce chiffre est de 457, soit une augmentation de 175 %. On pourrait dire qu'un tel mouvement est en lui-même anti-économique : cela n'est pas, car il n'est que la réflexion d'autres augmentations en d'autres matières qui ont progressé simultanément et représentent certainement un gain économique et social.

Examinons par exemple en détail le problème de l'expansion du secteur nord-est de Londres car il illustre d'une façon frappante les difficultés auxquelles se heurte justement toute politique désireuse d'augmenter l'intensité du mouvement des voyageurs dans un secteur donné. Jusque très récemment encore, l'East-end de Londres ne se développait que pour donner asile à une population composée en majeure partie de classes ouvrières. Il est certain que des améliorations ont été apportées à ses facilités de transport, mais elles n'ont pas été en rapport avec l'augmentation de la population qui en moins d'un quart de siècle a été d'environ 33 %. Un des résultats de cette augmentation a été le développement sur la zone de périphérie d'une classe d'individus qui ne voyagent surtout que pour leur travail. Cela a créé l'un des problèmes actuels parmi les plus difficiles à résoudre : un mouvement de voyageurs extrêmement intense aux heures d'affluence (peak hours) et beaucoup trop faible aux heures intermédiaires. Sur la ligne d'Upminster, par exemple, 40 % du nombre quotidien des voyageurs doit être transporté en

une heure seulement. Et l'on pourrait fournir d'autres exemples. Ce fait comporte en particulier de graves conséquences financières : les dépenses de capital pour établir une ligne de métro ou de chemin de fer sont les mêmes, en effet, que la ligne serve à une circulation intense et régulière ou bien seulement périodique et réduite aux heures d'affluence, le matériel est le même, les frais d'établissement et d'entretien sont les mêmes. Le seule différence est qu'on ne peut compter pour l'amortissement que sur les recettes des heures d'affluence, le reste de la journée les trains circulant avec un nombre réduit de voyageurs. L'expérience montre d'ailleurs que l'exploitation de telles lignes où la circulation n'a lieu que d'une façon temporaire et intense est à peu près toujours déficitaire, ou tout au moins ne laisse jamais qu'un très faible bénéfice net.

Dès lors comment traiter ce problème de la circulation des voyageurs dans le nord-est de Londres quand on sait par avance qu'on ne peut établir qu'une ligne qui sera vraisemblablement déficitaire. Et cependant la population réclame des facilités de transport toujours accrues. C'est pour les directeurs d'une compagnie de transports un problème d'équilibre entre leurs obligations sociales et les ressources dont dispose la compagnie.

S'il est exact que les populations suivent souvent l'établissement d'une commodité nouvelle de transport telle que le tram ou l'autobus, cette remarque s'applique avec encore beaucoup plus d'intimité aux lignes de chemins de fer souterrains, dont on peut vraiment dire qu'elles ont dans certains cas fait naître, en moins d'une décade, de véritables agglomérations urbaines là où se

trouvaient autrefois des champs avec des fermes ou de petits villages. C'est ainsi que Golders Green qu'atteignit le tube de Hampstead en juin 1907 et qui n'était à cette époque guère que des terrains vagues ou à peine peuplés, est maintenant l'une des stations les plus actives du réseau des transports londoniens. Moins de 2.500.000 voyageurs furent transportés en 1909, et ce nombre est aujourd'hui de 13 millions et demi. Au cours de la même période la population de Hendon, que dessert la même ligne, qui était de 29.000 en 1907 à passé à 127.000 en 1933.

Tel était donc l'aspect favorable de la question au début de cette ère nouvelle des transports en commun, Mais celui-ci ne se présente plus aujourd'hui de la même façon.

Dès lors, il est intéressant d'attirer l'attention sur la façon dont se peuplent actuellement les environs immédiats de Londres. La tendance actuelle est de développer de larges superficies de terrains sur lesquels on construit des cottages sur la base d'environ 12 par acre (environ demi hectare). Le résultat en est la formation d'une fine couche de population répartie sur une très vaste surface et dans ces conditions il est impossible de construire un chemin de fer destiné à desservir une région qui s'est ainsi développée: trop de gens seront, en effet, par la force des choses, trop éloignés des arrêts que l'on pourra prévoir et la clientèle dont on pourra s'assurer ne sera jamais suffisante pour rendre rémunératrice l'exploitation d'un tel chemin de fer urbain.

Dans un rayon de 1/2 mille autour de la station dans un lotissement du genre de celui dont nous parlons il y aurait seulement une population d'environ 24.000 per-

sonnes, et si ces individus utilisaient le chemin de fer qui les dessert environ 120 fois par an (ce qui est le chiffre moyen pour Londres), le mouvement total de voyageurs pour cette station, ne serait pas supérieur à 3.000.000. D'autre part, c'est un fait d'expérience certaine qu'on ne peut entreprendre la construction d'une ligne de métro pour qu'elle soit même faiblement rémunératrice, si l'on ne peut compter, en moyenne, sur au moins 4.000.000 de voyageurs par station, même si la distance entre ces stations n'excède pas $\frac{3}{4}$ de mille. Si à cela on ajoute qu'actuellement la tendance des urbanistes est encore de restreindre le nombre d'habitations par unité de surface, et que d'autre part la plupart des habitants de ces lotissements limitent eux aussi leurs voyages en ville, aux seuls quartiers centraux et aux seules heures d'affluence, on aura une idée des graves difficultés auxquelles on se heurte lorsque l'on veut établir des facilités de transports rapides et bon marché dans des districts ainsi construits et habités.

Et ceci nous amène à considérer la question des tarifs qui est inséparable de la précédente. Les ouvriers jouissent en général d'un tarif privilégié qui leur donne droit en principe au voyage aller et retour pour le prix d'une seule course. Dans le secteur nord-est de Londres nous avons vu que cette classe de population est considérable. De plus, le voyageur quotidien peut prendre un abonnement qui lui donne droit à autant de voyages qu'il lui plaît dans la semaine, pour le prix de huit, neuf, ou dix voyages. Enfin, pour stimuler le mouvement des voyageurs pendant les heures creuses, on délivre des billets aller-et-retour spéciaux qui arrivent même à correspondre comme tarif aux billets ouvriers. On se

rendra compte des difficultés auxquelles on se heurte si l'on sait d'une part que la règle générale des tarifs des transports à Londres est que ce sont les bas et très bas prix qui dominent (80 % des billets délivrés dans les stations du centre de Londres, à Marble Arch, à Euston, à Aldgate, et à Elephant and Castle, sont des billets à 1 d. ou 2 d.) et que d'autre part le tarif moyen général (qui est pour le métro de un penny par mille avec dégression jusqu'à 6 d. pour 8 milles), risque ainsi de ne plus s'appliquer qu'à un nombre restreint d'individus quoiqu'il serve d'ailleurs toujours au moins de base pour l'établissement des barèmes privilégiés. Il y a donc une contradiction à la base pour ce qui touche à l'établissement d'un système régulier de tarifs: pour certaines raisons on accorde des concessions au voyageur régulier que l'on tient à conserver car il forme le fond de la clientèle; pour d'autres raisons, apparemment aussi justifiables, on accorde au voyageur occasionnel des avantages correspondants. Entre l'un et l'autre, l'entreprise de transport se meut fort à l'étroit.

Ce fut l'une des tâches de la nouvelle compagnie établie par la loi du 13 avril 1933 de faire étudier d'une façon scientifique ce problème des tarifs. Il ne semble pas que cette étude doive aboutir d'ailleurs à une augmentation des tarifs en vigueur, mais plus tôt à une adaptation des tarifs actuels. Les spécialistes de ces questions estiment qu'une différenciation entre les divers tarifs doit continuer, et cette différenciation est justifiée par les caractéristiques essentielles des divers moyens de transport qui sont aujourd'hui groupées en une même compagnie. Le chemin de fer assure les transports à longue distance, l'omnibus les transporte à

faible distance. Pour les chemins de fer, un tarif dégressif pour les transports à longue distance apparaît normal; pour les omnibus un système de tarifs simplement proportionnel à la distance parcourue, apparaît également normal. De même entre les tramways et les omnibus il faut maintenir certaines distinctions qui proviennent simplement de leurs caractéristiques en temps qu'instruments de transports. La plus grande capacité du tramway (74 personnes assises contre 56 sur les autobus du dernier modèle), est un argument pour justifier les tarifs ouvriers, billets de retour à bon marché, concessions aux enfants et autres facilités. Cet argument est renforcé par le prix de revient de l'un et de l'autre mode de transports.

Il est plus facilement faisable et plus sûr d'accorder des facilités de transport aux voyageurs des tramways, qu'à ceux des autobus. Le prix de revient pour l'exploitation des tramways (non compris les frais d'amortissement de l'infrastructure), est beaucoup plus bas que celui des omnibus. Encore, à l'heure actuelle, depuis le groupement de tous les moyens de transports londoniens en une seule compagnie, celle-ci peut elle s'occuper exclusivement pour la fixation de ces tarifs des conditions économiques pouvant les déterminer, car elle n'a plus à faire entrer en ligne de compte ce facteur qui bien souvent faussait tout, qu'était la nécessité pour un tramway en concurrence avec un autobus sur le même parcours, de demander des tarifs moindres afin d'attirer à lui la clientèle.



Nous avons examiné tous ces problèmes généraux du

point de vue où ils se posent aujourd'hui à la grande compagnie qui assure à Londres, en dehors de toute concurrence, les transports en commun. Certaines restrictions ont été imposées à cette compagnie qui lui ont fait naître une concurrence nouvelle, imprévue, mais non moins redoutable : l'automobile particulière, surtout depuis que les grands autocars (Green Line Coaches), qui desservent les environs de Londres, se sont vus exclus du centre de la capitale. Les automobiles particulières n'ont pas souffert d'une telle restriction ; elles peuvent aller dans le centre de Londres où elles veulent. De plus leur nombre a beaucoup augmenté. Au cours des cinq dernières années le nombre des automobiles enregistrées à Londres et dans les Home Counties a passé de 241.000 à 336.000 soit une augmentation de près de 40 %.

En outre, des vérifications récentes montrent que non seulement le nombre des voitures particulières a augmenté, mais que l'usage que l'on a fait a augmenté aussi dans une large proportion. Enfin, les statistiques font apparaître que, en dehors de l'augmentation du nombre moyen de milles parcourus chaque année par chaque automobile, celles-ci ne sont plus utilisées simplement par leur propriétaire pour son usage personnel, mais aussi par celui-ci pour le bénéfice de ses amis et de ses voisins, de telle sorte qu'actuellement une partie importante du public se place par des moyens de transports individuels, et est ainsi soustraite aux moyens de transports en commun mis à sa disposition par le Board.

A cela le Board ne peut rien, sinon être attentif à cette tendance contraire à ses intérêts et qui a lieu aux Etats-

Unis d'Amérique sur une beaucoup plus vaste échelle, quoiqu'actuellement se manifeste une tendance contraire marquée par le retour aux véhicules de transports en commun en raison de l'effroyable encombrement causé dans les artères principales par le nombre des voitures particulières.

Une des conséquences les plus intéressantes de ce développement de l'usage de l'automobile particulière est que le public s'est habitué à un certain degré de confort quand il voyage et qu'il l'exige maintenant des véhicules qui assurent pour lui le transport en commun.

Or, l'expérience prouve effectivement qu'il est extrêmement important, surtout sur les lignes d'autocars, qui parcourent de plus longs trajets, d'assurer aux voyageurs un certain degré de confort, et que de ce confort additionnel dépend en partie le résultat de la lutte contre la concurrence de l'automobile particulière.

Dès lors, pour élever les véhicules du Board au niveau de confort requis par la clientèle, le coût en capital des omnibus, trams et autocars a augmenté d'environ 15 %, correspondant aux frais d'installation, de sièges à ressorts, des systèmes perfectionnés d'éclairage, de chauffage, et d'une façon générale d'un plus grand confort à l'intérieur des véhicules.

La concurrence que font aux services de transport en commun à Londres les automobiles particulières, se manifeste encore d'une autre façon ; les mouvements de voyageurs par voiture particulière correspondent uniquement à des déplacements occasionnels. En effet, l'industriel qui va régulièrement chaque jour à son travail ne s'y rend pas en auto, sinon très exception-

nellement, mais c'est justement le voyageur occasionnel, celui qui ne se rend en ville que pour des raisons diverses, ou pour son plaisir, qui se sert d'automobiles particulières, privant ainsi le service public de cette partie de sa clientèle qui serait la plus rémunératrice, exagérant ainsi la disparité entre les heures d'affluence et les heures creuses.

La suppression de cette clientèle occasionnelle et qui n'utilise les moyens de transport que pour se rendre à divers amusements ne permet même pas au Board de faire quelque économie en réduisant son matériel puisqu'il en a besoin tout entier aux heures d'affluence : le résultat en est de nombreuses dépenses inutiles pendant les heures creuses.

Tels sont donc les problèmes généraux que pose à Londres le transport journalier des quelques millions de personnes qui parcourent en moyenne 1 mille 3/4 chaque fois qu'elles prennent un métro, un autobus ou un tramway : encombrement, irrégularité du mouvement des voyageurs, difficultés qui s'opposent à la création de lignes nouvelles, pour lesquelles on compte qu'elles ne commencent à fonctionner pleinement qu'au bout de trois années, malgré tout le confort que l'on peut offrir aux voyageurs, malgré les conditions de tarifs les plus réduits que l'on peut exiger, et qui d'ailleurs, dans certains cas, ont effectivement largement contribué au développement de la circulation à certaines heures (1).

(1) C'est le cas des « Ride at will 6d. tickets », billets valables sur les tramways, après dix heures du soir, et que l'on peut utiliser « autant que l'on veut » sur n'importe quelle ligne, toute la nuit.

Voyons maintenant comment, dans le passé, puis actuellement, ces problèmes ont été résolus, librement tout d'abord et puis plus tard avec l'intervention et de l'autorité et du système de monopole.

CHAPITRE III

LE PASSÉ ET LE SYSTÈME DE LIBRE CONCURRENCE

Il est évidemment bien arbitraire d'établir une coupure aussi nette entre le présent et le passé, faisant commencer l'un où l'autre s'achève, c'est-à-dire au vote de la nouvelle loi sur le London Transport, le 13 avril 1933. Car la période est longue qui s'étend depuis les premières tentatives de transport en commun à Londres, jusqu'au système inauguré en 1933. Aussi, pour plus de commodité, et étant donné qu'à cette époque les entreprises de transport par autobus, par métropolitain, chemin de fer ou tramways existaient indépendamment les unes des autres, pouvons nous examiner successivement au cours de cette période l'histoire des omnibus, des tramways, des chemins de fer de surface et souterrains. A l'intérieur de chacune de ces divisions, nous aurons à examiner d'abord les faits eux-mêmes, tels qu'ils se sont manifestés, résultats du progrès et du développement de la technique, puis la législation à laquelle ces faits ont donné lieu.

)*
**

Si loin que l'on puisse remonter dans l'histoire de Londres et de ses transports, c'est-à-dire aux Romains,

on constate que cette histoire est liée à celle de la Tamise, qui pendant de nombreux siècles fut la route principale qu'empruntaient pour leurs transports tant les hommes que les marchandises. Ce n'est que tard dans le xvi^e siècle que se fit sentir la nécessité de paver, ne fut-ce même seulement que les artères principales, et le mérite de cette initiative doit en être attribué à Henri VIII pour une partie tout au moins. Il trouva le temps, au milieu de toutes ses affaires, tant intérieures qu'étrangères ou matrimoniales, d'ordonner le pavage de Holborn, de Shoe Lane et de Fetter Lane qui déjà à cette époque étaient d'importants centres de circulation. Le décret royal décrit ces rues comme étant « très bourbeuses, remplies d'ornières très dangereuses et mal commodes à utiliser pour les sujets du roi, tant à cheval qu'à pied ou en voiture ».

Elizabeth continua l'œuvre de son père et un acte de 1543 parle du repavage de telles artères aussi importantes que Fleet-Street, Temple Bar, et Bishopsgate, les propriétaires du terrain recevant l'ordre de construire à leurs frais un système de drainage par rigoles médianes dans les rues. Le résultat fut d'ailleurs déplorable car ces rigoles dépassèrent l'objet pour lequel elles avaient été créées : elles facilitaient bien l'écoulement des eaux, mais furent aussi trouvées très commodes pour servir de déversoir à ce que les riverains ne voulaient plus garder chez eux.

Petit à petit, les rues devinrent plus adaptées aux besoins de la circulation : des véhicules plus perfectionnés firent place aux antiques chars et litières.

Les premiers carrosses remontent au règne d'Elizabeth et étaient alors le privilège de la noblesse ; ils n'étaient d'ailleurs pas très confortables, ne comportant pas de

sièges pour le cocher, et de plus on considérait qu'il était très efféminé pour un homme de s'en servir pour voyager. L'apparition de ces lourdes voitures souleva immédiatement l'opposition des bateliers de la Tamise qui y voyaient une grave menace à leurs intérêts. Malgré cette opposition ces « coaches » se multiplièrent, devenant d'ailleurs de plus en plus confortables et spacieux. Le progrès qui suivit fut l'apparition du « hackney coach » ou petite voiture de louage que l'on commença à utiliser à Londres au début du xvii^e siècle, introduit par un certain capitaine Bailey, et qui pouvait transporter d'abord un ou deux passagers, alors que le cocher demeurait à cheval. Dès l'apparition de ces voitures de louage nous entendons parler de l'encombrement des rues à Londres : Charles I^{er} essaya d'en restreindre le nombre, sous prétexte qu'ils étaient gênants, mais cette tentative, comme celles qui suivirent, fut vaine. Alors qu'il y avait environ 50 voitures en 1637, il y en avait environ 1000 en 1771, ce qui semble bien indiquer que ces véhicules répondaient à un réel besoin.

Le « hackney coach » fut suivi par une autre variété de voiture de louage, le cab, abréviation du mot français cabriolet, qui vint à Londres de Paris, l'année de Trafalgar. Huit seulement reçurent d'abord le droit de circuler — ils pouvaient transporter deux voyageurs et un cocher qui était séparé de ses clients par une paroi. Ces véhicules devinrent très vite si populaires qu'on dut rapidement suspendre la législation restrictive dont ils étaient l'objet. Enfin, en 1834, un architecte de Birmingham, M. Hansom prit un brevet pour le fameux cab qui porte son nom, que l'on baptisa aussi la « gondole londonienne » et dont on voit encore quelques spécimens dans les rues de Londres.

1° *Les omnibus*

On raconte volontiers à Londres que l'origine de l'omnibus remonte à Pascal, et que le premier véhicule de ce genre y fut introduit par un certain George Shillibeer, un carrossier qui avait des affaires à Paris où il avait été chargé de construire quelques omnibus d'un modèle nouveau. Shillibeer pensa que ce pourrait être une excellente affaire que d'établir des services identiques dans sa ville natale et ouvrit effectivement le 4 juillet 1829 une ligne qui allait du « Yorkshire Stingo » à Marylebone, à la Banque d'Angleterre, en passant par Somers Town et City road. Son omnibus que la réclame décrivait comme étant « à la mode de Paris » suscita un enthousiasme considérable, fut décrit dans la presse comme étant un « élégant véhicule » et on raconte qu'il pouvait accommoder de seize à vingt-deux personnes; un système unique de tarif était en vigueur, on payait 1 shilling pour le voyage complet et 6 d. pour le demi voyage. De plus, on plaçait des livres et des journaux dans les voitures, à la disposition du public; mais celui-ci les emportant on dut suspendre cette mesure.

Shillibeer lui-même perdit de l'argent dans son affaire d'omnibus: mais il avait prouvé l'utilité de tels véhicules et de nombreux propriétaires de son espèce apparurent sur les routes — un des résultats de la concurrence qui en fut la conséquence, fut l'abaissement des tarifs, le prix minimum passant de 6 pence à 3 pence où il resta de si nombreuses années que l'autobus à trois sous devint tout à fait une institution fondamentale des Londoniens.

En 1855, quand la « London General Omnibus Company » (que l'on appelle par abréviation la L. G. O. C.) fut fondée à Paris, environ 800 omnibus, pour la plupart appartenant à de petits propriétaires, roulaient à Londres et dans ses faubourgs. La « General » que l'on connut d'abord sous le nom français de « Compagnie Générale des Omnibus de Londres », maintint à l'origine des bureaux tant à Londres qu'à Paris et avait des directeurs tant anglais que français.

Mais en 1858, elle fut reconstituée sous forme d'une compagnie anglaise, et changea de nom. La « General » avait dès le début certaines raisons de se distinguer de la masse des autres entreprises de transport. Elle était avant tout la première grande entreprise d'omnibus à Londres et ce fut aussi la première à prendre des mesures pour coordonner les transports. Au moment de son apparition les affaires d'omnibus à Londres étaient soumises à une intense concurrence. La nouvelle compagnie annonça que son objet était de racheter autant qu'elle pourrait les voitures des petits propriétaires existant, plutôt que de créer une nouvelle concurrence. Cette politique fut couronnée d'un tel succès, qu'en 1856, la compagnie possédait environ 400 véhicules soit environ $\frac{3}{4}$ du total. En 1862, le nombre moyen de ses véhicules qui circulaient chaque jour dans les rues, était de 602, la compagnie transportant cette année-là 42.768.248 voyageurs, à un tarif moyen de 3 pence $\frac{3}{4}$. Le nombre maxima d'omnibus à chevaux que possédait la L. G. O. C. fut atteint en 1905 avec 1.418 véhicules transportant dans l'année 217.012.090 passagers pour le prix moyen de 1,37 penny.

Le seul concurrent sérieux de la compagnie au

temps des omnibus à chevaux, fut la London Road Car Company qui débuta en 1884 et qui en 1904 faisait circuler chaque jour environ 464 omnibus. En 1903, elle transporta 73.134.260 voyageurs. A cette époque d'ailleurs, il y avait toujours une quantité de petits propriétaires offrant leurs services au public, mais dès son origine, nous l'avons vu, la L. G. O. C. transigea avec eux afin d'assurer « l'harmonie et l'union dans le travail ». A la fin du siècle, se produisit une révolution dans les transports par route: la traction mécanique fit son apparition dans les rues.

En effet, on obtient, en 1896, l'abolition d'une législation archaïque qui limitait la vitesse des véhicules mus par une machine ou un moteur mécanique à cinq milles à l'heure (8 kilomètres) et qui ne leur permettait de circuler que s'ils étaient précédés par un homme agitant un drapeau rouge, et le 14 novembre — qui fut surnommé le jour de l'émancipation — cinquante-quatre véhicules à traction mécanique se lancèrent dans la course historique de Londres à Brighton. Le premier véhicule qui arriva, et qui était conforme aux conditions de la course était un autobus de marque française.

C'est en 1897 que Londres vit son premier omnibus à traction mécanique. Le premier qui fut autorisé par Scotland Yard à circuler dans les rues fut un autobus électrique du type « Radcliff-Ward » qui faisait le parcours de Victoria à Charing-Cross. Le second service, inauguré en 1899, allait de Kennington à Oxford Circus. C'était un véhicule à essence.

La première conséquence de l'introduction de la traction mécanique dans les transports en commun à Londres semble avoir été de précipiter la concurrence deve-

nue plus âpre encore qu'aux jours de la traction animale. La « London Road Car Company » commença la motorisation de son matériel en 1907, alors que la London General Omnibus Company n'introduisit son premier véhicule à moteur que le 1^{er} octobre 1904. L'année suivante se forment deux nouvelles compagnies d'autobus: la « London Motor Omnibus Company » qui plus tard devint la « London Motor Vanguard Company » et qui fut la première à utiliser un matériel exclusivement mécanique, et la Great Eastern Motor Omnibus Company. Le 4 janvier 1907, la « Vanguard Motor Omnibus Company » est enregistrée à Londres, débute avec un programme de barèmes à bas prix, et ouvre de nouvelles lignes. C'est elle aussi qui lance l'idée de numérotter les lignes d'autobus.

En 1908, la concurrence entre ces diverses compagnies était devenue intense. Elle conduisit à un doublement des lignes, et aux pratiques également désastreuses du « racing » et du « nursing » dont le résultat fut souvent de nombreuses collisions. Le « racing » est simplement le fait que des autobus rivaux font la course afin d'arriver les premiers à la station pour charger à leur profit toute la clientèle qui attend sur le trottoir. La pratique du « nursing » est un peu plus compliquée, mais aboutit pratiquement au même résultat. Voici en quoi elle consiste: deux autobus d'une même compagnie, que nous appellerons par exemple A et C, passent l'un devant, l'autre derrière un autobus d'une compagnie rivale mais qui dessert la même ligne (B). Lorsque A arrive le premier à une station et raccole les voyageurs qui y attendent, au détriment de B, celui-ci alors pourrait simplement en prendre son parti, dépasser sans

s'arrêter le premier arrêt où A est en train de charger, et augmenter sa vitesse pour arriver premier à l'arrêt suivant. Mais à ce moment là, justement C le « nurse » le dépasse (ou essaie de le dépasser), pour arriver avant lui au second arrêt. Le même manège se répétera pour les stations qui suivent. C et A étant tantôt devant, tantôt derrière B, mais récoltant toujours la clientèle avant qu'il n'arrive. On s'imagine combien la sécurité des passagers et des piétons pouvait se trouver menacée par de telles pratiques.

Cette concurrence déplorable s'avéra rapidement ruineuse, les pertes qui s'en suivirent étant évaluées à plus de £ 250.000 par an. Aussi suivirent bientôt des négociations pour la fusion de la L. G. O. C., de la Vanguard et de la Road Car Company, fusion qui fut effectuée le 1^{er} juillet 1908. Cette fusion fut suivie le 1^{er} janvier 1911 par l'absorption de la Great Eastern Omnibus Company par la London General Omnibus Company. Le 25 octobre de cette même année, le dernier omnibus à chevaux de la General est retiré de la circulation. Il allait de London Bridge à Moorgate. Quelques omnibus à chevaux demeurèrent cependant quelques années encore, pour la plupart conduits par leur propriétaire. Jusqu'au mois d'avril 1914 l'histoire des omnibus à Londres est celle des compromis, arrangements divers conclus par la London General Omnibus Company avec ses concurrents. Le 1^{er} janvier 1912 d'ailleurs, la L. G. O. C. avait été rachetée par la principale Compagnie de métros, l'Underground. Ces arrangements conclus par la L. G. O. C. furent les suivants :

- 1° Avec l'Associated Omnibus Company (55 omnibus),
le 2 octobre 1912;

- 2° Avec la Metropolitan Steam Omnibus Company (100 omnibus), le 16 octobre 1917;
- 3° Avec la New Central Omnibus Company (100 omnibus), le 1^{er} janvier 1913;
- 4° Avec la British Automobile Traction Company (30 omnibus), le 22 janvier 1913;
- 5° Avec la Tramway Omnibus Company (M. E. T.) [350 omnibus], le 28 janvier 1913;
- 6° Avec la Gearless Motor Omnibus Company (10 omnibus), le 5 avril 1913;
- 7° Avec la Southern Motor Omnibus Company, le 1^{er} août 1913;
- 8° Arrangement incomplet le 1^{er} décembre 1913 avec la National Steam Car Company (137 omnibus) qui demeure jusqu'en novembre 1919;
- 9° Avec Messrs. Thomas Tilling Ltd (150 omnibus), le 2 avril 1914;
- 10° Avec la Metropolitan Steam Omnibus Cy et la New Central Omnibus Cy, le 1^{er} juillet 1914 (rachat par la General).

De 1911, date du retrait du dernier omnibus à chevaux de la General, à la déclaration de guerre, on assiste à une augmentation rapide du nombre des autobus à Londres, ce nombre étant environ pour la L. G. O. C. et ses associés de 3.085 aux premiers jours de la guerre. Sur ce chiffre, il y en eut 1.319 réquisitionnés par le Ministère de la Guerre de telle sorte qu'à la fin de la guerre, la L. G. O. C. et ses associés disposaient d'environ 2.000 véhicules. Mais à partir de cette époque, on assiste de nouveau à une rapide augmentation du nombre des véhicules qui pour la L. G. O. C. et ses associés passe de 2.437 en 1921, à 4.450 en 1930, le nombre de

kilomètres représentés par les lignes parcourues par les autobus de la compagnie passant à la même époque de 1.096 à 1.829.

A cette époque apparurent de nouvelles complications: c'est en août 1922 que Londres vit le premier de ces autobus « indépendants » qui devaient par la suite aggraver beaucoup les problèmes de la circulation — juste avant cette date la London General Omnibus Company venait d'arriver au contrôle de la totalité des autobus circulant dans la capitale. Aussi les « Indépendants » (ce fut le nom qu'on leur donna, avant de les baptiser « Pirates ») dont les entreprises étaient en partie financées par des constructeurs d'omnibus, créèrent-ils de nouvelles complications pour la L. G. O. C. qui, depuis son origine, s'était constamment appliquée, soit à absorber ses concurrents, soit à s'entendre avec eux. Effectivement, en plus des ententes que nous avons déjà signalées, les compagnies suivantes avaient cessé d'avoir une existence séparée: The Associated Omnibus Company (1918), The Gearless Omnibus Company (1922) qui avaient également été absorbées soit par la L. G. O. C. soit par la compagnie de tramways M. E. T. avec laquelle d'ailleurs la L. G. O. C. avait conclu des accords particuliers. Au moment donc où la L. G. O. C. semblait aboutir et avoir réussi à éliminer toute concurrence de l'extérieur surgirent ces Indépendants qui lui créèrent la plus redoutable des concurrences, spécialement en 1923 et 1924. En 1924 il y eut des périodes où le nombre des autobus indépendants nouveaux mis en service augmentait chaque semaine d'environ une vingtaine. Cette concurrence fut extrêmement gênante pour la L. G. O. C. qui répondit elle aussi en intensifiant la

lutte dans l'espoir de causer ainsi à ses rivaux des pertes si lourdes qu'ils renonceraient à la concurrence. Ce fut l'époque épique où les Londoniens furent les témoins d'une recrudescence de ces pratiques de la course entre les omnibus, du « nursing » et des boniments que faisait chaque receveur sur la plateforme de son véhicule pour persuader à la clientèle qu'elle serait mieux et plus vite transportée là où elle devait se rendre si elle empruntait immédiatement le véhicule d'où il lui parlait, plutôt que d'attendre l'omnibus qui le suivait et qui de par le fait qu'il appartenait à une compagnie rivale ne pouvait lui offrir que des conditions très hypothétiques de sécurité, de rapidité ou de confort. Mais le public aussi eut à souffrir de cette intensification de la concurrence, car c'est alors que les rues se trouvaient encombrées, que la régularité des services était inexistante et que se trouvait menacée la stabilité financière des entreprises de transports. En 1924, éclata une grève des employés de tramways à laquelle se joignirent par sympathie ceux des omnibus. Le résultat en fut alors, que l'une des clauses du compromis signé par le Premier Ministre, travailliste, qui était alors M. Ramsay Mac Donald et accordant, d'accord avec le London County Council et le Trust que représentait la L. G. O. C., des plus hauts salaires aux employés des tramways, ne fut acceptée qu'à la condition qu'une législation serait bientôt votée, restreignant le droit de mettre en circulation de nouveaux autobus dans les limites de la ville de Londres — Cette condition ne fut d'ailleurs pas officiellement reconnue. Un projet de loi fut rédigé par M. Harry Gosling, ministre des transports, ancien président des « Bateliers de la

Tamise » et président de l'Union des Travailleurs du Transport. Ce projet devint le London Traffic Act, du 7 août 1924. Cette loi avait reçu l'appui du London County Council, du London Traffic Combine et du Transport and General Workers Union. Elle se heurta à l'opposition du parti travailliste de Londres et d'à peu près tous les députés travaillistes de Londres au Parlement qui prétendirent que la nouvelle loi accordait un monopole virtuel aux omnibus de la L. G. O. C. et de ses associés, et aux indépendants qui s'étaient déjà établis eux-mêmes, alors que ces députés semblaient déjà considérer que la seule solution du problème était de rendre ces transports propriété publique. L'importance de cette loi de 1924 est grande et il nous faut l'étudier en détail, comme type de la législation à laquelle on fut conduit à Londres par le régime de liberté et de concurrence effrénée que se faisaient les autobus.

La loi est divisée en dix-sept sections et trois annexes qui sont également importantes. L'objet de la loi, tel qu'il est défini dans son préambule, est « de prendre les mesures nécessitées par le contrôle et le règlement de la circulation à Londres, et toute autre mesure s'y rattachant ».

La grande innovation de la loi est la création d'un « Traffic Advisory Committee », c'est-à-dire d'une sorte de commission parlementaire pour conseiller le Gouvernement en matière de transports. C'est l'objet de la section I de la loi, qui dit (paragraphe 1) : « Afin de faciliter et d'améliorer la réglementation des transports à Londres et dans ses environs, il sera créé, pour donner avis et assistance de la façon prévue par cet acte, au Ministre des Transports (ci-dessous nommé « le Minis-

tre »), au sujet de l'exercice et de l'application de ses pouvoirs et devoirs en relation avec les transports dans l'étendue décrite dans la première cédula de cet acte et que l'on nommera désormais la « London Traffic Area » (l'aire des transports londoniens), un comité, que l'on appellera le « London and Home Counties Advisory Committee », et auquel on se référera dans la suite en le nommant le « Advisory Committee » [commission consultative], consistant en un président élu par la commission et en membres additionnels et ordinaires, mentionnés comme il suit :

Paragraphe 2. — Les membres ordinaires comprendront :

- 1 membre désigné par un Secrétaire d'Etat;
- 2 autres désignés par le London County Council;
- 1 autre désigné par la Corporation de la Cité de Londres;
- 2 autres désignés par les Conseils des quartiers métropolitains (Metropolitan Boroughs);
- 1 autre sera nommé par les Conseils des Comités administratifs mentionnés dans la première annexe de cet acte, autre que le Comté administratif de Londres qui s'étend au nord de la Tamise;
- 1 autre membre nommé par tous les Conseils des quartiers métropolitains se trouvant dans l'aire des transports à Londres;
- 1 autre qui sera un représentant de la police métropolitaine, désigné par un secrétaire d'Etat;
- 1 autre nommé par le Ministre.

Puis suivent certaines explications relatives au mode d'élection lorsqu'il s'agit d'un groupe d'autorités loca-

les qui ont à choisir un délégué à la nouvelle commission.

Enfin seront membres additionnels :

— Trois représentants des intérêts des travailleurs employés par l'industrie des transports à Londres, nommés par le Ministre du Travail, après consultations de telles organisations, représentant ces intérêts, auxquelles il jugera bon de s'adresser ;

— Quatre représentants les intérêts des personnes fournissant à Londres ses moyens de transport, et des usagers des véhicules, tant à traction mécanique qu'animale, en circulation dans l'aire des transports à Londres, nommés par le Ministre après consultations de tels corps représentant ces intérêts qu'il jugera désirable de consulter.

Les membres ordinaires feront partie de la commission en toute occasion, et les membres additionnels seulement lorsque la Commission discutera et examinera un rapport, ou sera appelée à donner au Ministre son avis dans telles circonstance prévue à la section 10 de cet acte, ou sur telle matière énumérée dans la partie I de la seconde annexe de cet acte.

Ces matières, telles qu'elles sont énumérées, dans la seconde annexe de l'acte, et à propos desquelles la nouvelle commission peut être appelée à donner son avis au Ministre, sont les suivantes :

Première partie :

Matières pour l'examen desquelles les membres additionnels feront partie de la commission du Conseil :

a) Coordination de l'une ou de l'autre des diverses formes de service de transport, et coopération entre les personnes faisant fonctionner une entreprise de trans-

ports identique ou différente afin de combiner le fonctionnement de tous les moyens de transports à Londres, pour les meilleurs intérêts du public;

b) Causes faisant obstacle à la libre circulation dans les rues de Londres et mesures qui doivent être adoptées pour supprimer ces causes ou en réduire les effets;

c) Nécessité de la révision, de la simplification, de la codification et de l'extension des mesures, décrets, ordres, règlements et lois actuellement en vigueur, et initiative d'une législation nouvelle affectant la circulation dans les rues de Londres;

d) Rédaction d'ordres, de lois ou de règlements nouveaux (y compris la fixation de limites de vitesse) ayant trait à la circulation à Londres;

e) (Clause technique);

f) Opportunité comparée des divers modes de transports en diverses occasions, soit d'une façon générale, soit dans des endroits particuliers, soit enfin dans des cas particuliers.

Deuxième partie:

Matières pour l'examen desquels, la présence des « membres additionnels » peut être requise par le Ministre pour prendre part aux travaux de la commission:

g) Développement, amélioration ou extension du système existant de communications par route à l'intérieur de l'aire des transports à Londres;

h) Systèmes nouveaux de transports, et extension des systèmes existant dont la création est envisagée ou qui sont en voie de formation à Londres;

i) Exercice des pouvoirs du Ministre de quelque

source qu'il les tienne, en relation avec la réglementation de la circulation dans les rues de Londres, sauf exceptions prévue dans la section 7 de cet acte.

La troisième partie de l'annexe en question vise les cas où les membres additionnels ne seront pas admis à siéger à la commission. Elle vise exclusivement la discussion du mode de répartition des dépenses provoquées par la mise en œuvre de tout plan de développement, d'amélioration ou d'extension des rues à Londres.

Telle est donc la première attribution de la commission : donner son avis au Ministre sur certains sujets qui sont bien définis. Cela n'est pas la seule. La nouvelle commission peut aussi : (section 3) faire telle ou telle enquête qu'elle jugera nécessaire sur les conditions de la circulation et des transports à Londres ; (section 4) ordonner la fermeture de telle ou telle artère si des travaux y sont effectués, et moyennant certaines garanties ; (section 5) prendre telle ou telle mesure jugée nécessaire pour diminuer l'obstruction des voies publiques causée par le dépôt sur la chaussée par un entrepreneur de travaux publics, de ses matériaux excavés, pendant un temps dont la durée est jugée exagérée, où à un endroit où l'on estime que ce dépôt cause trop de gêne à la circulation ; (section 6) attacher, en invoquant la sécurité publique ou la commodité de la circulation, telle ou telle restriction à l'accord des autorisations (licences) nécessaires aux omnibus desservant Londres et le district de la police métropolitaine pour effectuer leurs services. Les raisons pour lesquelles ces licences peuvent être refusées sont extrêmement nombreuses et variées ; de même pour celles qui énumèrent les conditions limitatives moyennant l'observation desquel-

les les propriétaires d'autobus auront la jouissance de ces autorisations: définition des routes à parcourir, des points de départ, d'arrêt et d'arrivée. Durée du stationnement, sectionnements et tarifs, etc., etc...; (section 7) pouvoir de limiter le nombre des omnibus qui circulent dans certaines rues de la Cité de Londres et du district de la police métropolitaine: soit d'une façon générale, soit en limitant simplement les heures pendant lesquelles ces services pourront avoir lieu, soit en limitant la marche journalière des services empruntant telle ou telle artère.

C'est la fameuse question des « rues interdites ou restreintes » qui a soulevé de très nombreuses objections et sur laquelle nous reviendrons; (section 10) la Commission peut encore faire des règlements ayant effet dans tout le district ou s'effectuent les transports londoniens et ayant pour objet toutes les conditions visées dans la troisième cédula annexée à l'acte (interdiction de certaines rues à certains véhicules, organisation de sens uniques, limitation de la vitesse en certains endroits, limitation de l'encombrement de certains véhicules, limitation de l'emploi de remorques, circulation des animaux dans Londres, endroits de stationnement, stations de taxis et voitures de louage, circulation des hommes sandwich, queues de personnes attendant dans les rues, priorité pour entrer dans certains véhicules publics, etc., etc...).

La loi contient encore certaines mesures de moindre importance et se termine par une définition des termes généraux qu'elle emploie afin que ceux-ci ne puissent prêter à équivoque.

Cette loi a fait l'objet de nombreux commentaires.

Les uns estiment (Morrison) qu'elle a certainement causé une grande amélioration dans l'organisation des transports en commun à Londres, spécialement pour ce qui touche à la suppression de l'encombrement dans les rues, et à l'organisation de services mieux ordonnés.

D'autres au contraire ont critiqué cette mesure et spécialement la politique de restriction dont elle est l'expression (Ponsonby) et qui effectivement suivit sa promulgation (publication en 1925 de « Restricted Street orders »).

Le terrain sur lequel on se place pour critiquer cette mesure, est un peu différent et laisse entrevoir quelles pouvaient être les intentions des membres de la commission lorsqu'ils ont exercé leurs pouvoirs de restriction à l'égard des omnibus. On remarque en effet que la plupart des rues dont les autobus ont été exclus sont des artères où circulaient déjà des tramways. Et dès lors le problème n'est plus simplement celui qui devait tendre à limiter l'encombrement dans les rues, mais aussi sans doute à restreindre les avantages accordés aux autobus, restriction qui se faisait au profit des tramways.

Les auteurs de la loi invoquaient trois arguments principaux en faveur de ce système de restriction. Ils disaient d'abord que là où des facilités de transports apparaissent déjà comme adéquates, il est inutile de « doubler » ces facilités déjà existantes en permettant aux autobus de faire concurrence aux tramways, même si ces services sont pour les autobus la source de nombreux profits.

Ensuite on suggère que si grandes sont les pertes de toutes sortes occasionnées par l'encombrement et la con-

gestion des voies de circulation (congestion à laquelle les autobus contribuent substantiellement) qu'il est dans l'intérêt de la communauté de limiter le nombre des omnibus. Enfin on fait remarquer que les tramways offrent à Londres un certain nombre de facilités de transport particulièrement bon marché, telles que les tarifs ouvriers, dont l'existence serait sérieusement menacée si l'on permettait à la concurrence due aux omnibus de se donner libre carrière, causant ainsi de graves préjudices aux individus qui avaient choisi d'habiter loin de leur travail, comptant sur la continuation de l'existence des tarifs réduits qui leur étaient offerts sur les tramways. Nous verrons dans la suite que la discussion de ces divers arguments fut à la base des travaux préparatoires de la loi de 1933 qui devait conduire à l'unification de la propriété de tous les moyens de transport en une seule main, groupement dont nous avons vu qu'il avait déjà commencé à s'effectuer à l'intérieur même de l'un de ses composants, pour les seuls omnibus.

Le 1^{er} décembre 1925, la L. G. O. C. et ses compagnies associées possédaient 4.373 omnibus satisfaisant aux conditions de circulation exigées depuis la loi de 1924, et les Indépendants 601, soit un total de 4.974 — ce chiffre représentait une augmentation de 1.521 unités depuis le 1^{er} avril 1923, augmentation dont la L. G. O. C. et ses associés étaient responsables pour 964 et les Indépendants pour 557. Les 601 omnibus des Indépendants se répartissaient au 1^{er} décembre 1925 entre 192 propriétaires; dont plusieurs ne possédaient qu'un seul véhicule. Mais lorsque la position fut de nouveau légèrement stabilisée après le vote de la loi de 1924, la

L. G. O. C. se remit à poursuivre sa politique d'absorption jusqu'à ce que en décembre 1930 il ne restât plus environ que 54 propriétaires indépendants possédant ensemble à peu près 200 omnibus. Alors qu'en novembre 1925 les Indépendants transportaient encore 12,96 % des voyageurs circulant en tout ou en partie dans un rayon de 10 milles autour de Charing Cross, en décembre 1930 ce pourcentage des Indépendants était tombé à 5,44.

Nous arrivons ainsi au terme de l'histoire des autobus à Londres avant la grande réforme de 1933. C'est une histoire qui est longue, mais sans doute la plus intéressante parmi celles des divers modes de transports en commun. Car l'autobus est celui de ces modes qui se prête le plus à la concurrence individuelle et qui peut le plus facilement devenir la propriété de petits capitalistes. Dans la plupart des cas les charges en capital que représentait l'achat de tels véhicules, ont été rapidement amorties. De plus l'autobus est celui des modes de transport en commun qui est de beaucoup le plus rémunérateur pour des propriétaires, puisqu'il ne comporte pas l'établissement souvent prohibitif d'une infrastructure dont l'entretien même est déjà très coûteux. On a dit que certains de ces petits propriétaires indépendant faisaient des bénéfices qui allaient même jusqu'à 50 ou 60 %. C'est du moins, ce qu'ils ont prétendu lorsqu'il a fallu les racheter à la suite de la réforme de 1933.

Néanmoins, il est curieux de noter que, malgré la facilité avec laquelle l'autobus indépendant peut être utilisé pour concurrencer d'autres moyens de transport, on remarque une tendance persistante dans cette indus-

trie elle-même et dans l'attitude des pouvoirs publics, vers une concentration de toutes les entreprises de transport de voyageurs par autobus à Londres. C'est cette tendance qui sera couronnée, nous le verrons, par la « nouvelle politique » inaugurée en 1933.

LE PASSÉ

II. — *Les Tramways*

Alors que tous les services de chemin de fer, tant souterrains que de surface, et que tous les services d'omnibus que le Board nouvellement établi, en 1933, devait reprendre à sa charge, appartenaient tous à des compagnies privées, les tramways appartenaient à la fois à des municipalités et à des compagnies privées, la grande majorité d'ailleurs étant propriété des municipalités. C'est donc là le trait dominant qu'il faut tout de suite dégager : les tramways à Londres ont toujours été une affaire municipale et ont souvent servi de plateforme électorale pour les candidats aux divers conseils municipaux.

Le premier acte du Parlement pour la construction d'un tramway de rue (Street tramway) fut voté en 1869 et d'autres lois, autorisant des agrandissements et de nouvelles lignes, furent votées à peu près chaque année. La construction de tramways dans le Comté administratif de Londres fut retardée en raison de causes multiples ; la Corporation de la Cité de Londres a exercé son droit de veto sur la construction de tramways dans la

Cité, se fondant sur le fait que les rues de celle-ci ne peuvent convenir leur établissement; de même le London County Council, qui désira toujours exploiter lui-même les tramways de son district, mit toujours son veto aux propositions de tous les promoteurs d'entreprises particulières dans le Comté de Londres. Certaines municipalités étaient opposées à la construction de tramways et firent, en conséquence, usage de leur droit de veto absolu. Même quand le Conseil d'un Bourg métropolitain n'était pas opposé à la construction d'un tramway, des questions délicates étaient soulevées, rendant difficile ou retardant la construction des tramways, questions touchant par exemple à la répartition, entre le Conseil de ce Bourg et le London County Council, des frais provoqués par l'élargissement des chaussées que nécessitait l'établissement d'un tramway.

De plus, l'étroitesse de nombreuses rues dans certaines parties de Londres et l'importance de la circulation qui les emprunte, rendirent absolument impossible la construction de tramways dans celles-ci. En conséquence, le réseau des tramways londoniens est forcément très peu important et, comme nous le verrons, tend de plus en plus à être limité à la périphérie.

Actuellement, le système des tramways à Londres et dans ses faubourgs représente une longueur de 328 milles, dont 18 milles pour les trolleybus, sur lesquels circulent 2560 tramways et 61 trolleybus. Il existe 102 itinéraires différents, dont 4 desservis par des trolleybus; le garage de ces nombreux véhicules a lieu dans 32 dépôts.

L'histoire des tramways de Londres commence avec la ligne construite par Francis Train, un ingénieur amé-

ricain, entre Marble Arch et Notting Hill Gate. Cette ligne fut ouverte à la circulation le 23 mars 1861, mais fut bientôt suspendue car les rails faisant saillie sur la chaussée furent trouvés dangereux pour les autres véhicules. D'autre part, la circulation de ces tramways se heurta à des difficultés d'ordre légal, n'ayant pas obtenu la permission du Parlement. Le premier service régulier fut assuré par la Metropolitan Street Tramway Company, qui inaugura sa première ligne entre la gare de Brixton et Kennington Gate, le 2 mai 1870. Exactement une semaine après, la North Metropolitan Tramway Company ouvrit un service entre les églises de Whitechapel et de Bow. Les entreprises de ces deux réseaux furent acquises plus tard par le London County Council, qui, au moment de l'établissement du nouveau Board, en 1933, était de beaucoup le plus important propriétaire de tramways dans le Comté de Londres, tant du point de vue du nombre de kilomètres de rails que de celui du nombre des voyageurs transportés.

A la suite du Tramways Act de 1870 fut accordé aux autorités locales le droit de se rendre propriétaire des tramways appartenant à des compagnies privées. Si certaines des autorités locales usèrent de ce droit de rachat, beaucoup en restèrent là et ne profitèrent pas du droit qui leur était également accordé d'exploiter elle-même ces lignes.

De 1870 jusqu'à l'établissement du London County Council, en 1889, d'autres compagnies se formèrent obtenant du Parlement les autorisations nécessaires. Puis le London County Council, nouvellement établi avec sa majorité socialiste d'« Avancés », se décida bientôt à posséder, à construire et à exploiter tous les tramways

de son ressort. En conséquence, il racheta les entreprises privées qui y étaient déjà établies, au fur et à mesure que l'occasion s'en présentait. Entreprises auxquelles il ajouta lui-même la construction de nombreux kilomètres de nouvelles lignes. Puis, au début du siècle, suivant l'exemple amorcé en avril 1907, par la London United Tramways Company, il électrifia toute son exploitation, commençant par les lignes qui passaient les ponts de Westminster et de Blackfriars, pour aller à Clapham et à Tooting, à la date du 15 mai 1903.

Le tableau suivant donne une statistique sommaire de la répartition de la propriété des divers tramways londoniens en 1932. Ces chiffres permettent de se rendre mieux compte de leurs importances comparées. Il faut ajouter que six des autorités locales possédant des tramways, ne les exploitaient pas elles-mêmes : les lignes de Leyton, par exemple, étant exploitées par le London County Council, de même pour les lignes de la Cité. Barking exploitant les lignes d'Ilford et de East Ham, et Dartford exploitant les tramways de Bexley ; les lignes du Hertfordshire County Council étaient exploitées par une compagnie privée, la Metropolitan Electric et les lignes du Middlesex County Council l'étant à la fois par le L.C.C. et la Metropolitan Electric.

1932	Longueur des lignes (en milles)	Nombre de milles parcourus, d'après les recettes des transports	Nombre de voitures possédées
a) Exploitations appartenant à des autorités locales:			
Bexley et Darford	10.29	758.977	33
Croydon	9.28	2.272.746	55
East Ham	8.34	1.991.963	56
Erith	5.42	419.078	19
Ilford	7.13	1.203.300	40
Leyton			
London County Council....	167.17	69.286.975	1713
Walthamstou	8.93	2.051.047	62
West Ham	16.27	4.994.859	134
b) Tramways appartenant à Compagnies privées:			
Metropolitan electric	53.51	12.603.503	316
London United	29.05	5.180.379	150
South Metropolitan	13.08	1.536.016	52

Voici maintenant les détails historiques et relatifs à l'exploitation des principales lignes de tramways londoniens :

Conseils municipaux de Bexley et de Dartford

Trois lignes, exploitées par traction électrique, furent ouvertes par le Conseil de District urbain de Bexley, le 3 octobre 1903. Elles allaient de Northumberland Heath à Market place, Bexley Heath; de Gravel Hill à Market place, et de Market place à la « Plume of Feathers », à Plumstead. Dans la suite, une section de la ligne de Wickham Lane Corner à la « Plume of Feathers » fut rachetée par le London County Council.

Les chemins de fer légers de Dartford furent inaugurés le 14 février 1906 et la concession en fut d'abord accordée à la firme d'ingénieurs de J. G. White & C^o Ltd, qui, plus tard, assura aussi l'exploitation d'une affaire subsidiaire, Balfour, Beatty and C^o Ltd. Ceux-ci exploitèrent la ligne jusqu'en août 1917, date laquelle les hangars à tramways et la totalité du matériel roulant furent détruits par un incendie. A cette époque, ces lignes étaient utilisées en grande partie par les ouvriers qui travaillaient dans les usines de munitions, et afin d'éviter une interruption du service, le Dartford Urban District Council fit un arrangement aux termes duquel l'exploitation était assurée par le Conseil urbain de Bexley qui opéra jusqu'en 1921, payant à l'autorité propriétaire du matériel une redevance annuelle. Du 1^{er} avril 1921 au 30 juin 1933, le système des tramways de Dartford fut exploité d'une façon nouvelle, une entente étant intervenue entre les deux Conseils municipaux qui établirent un comité mixte, dont l'objet était d'assurer l'exploitation, les deux Conseils supportant dans d'égales proportions les profits et les pertes dus à l'exploitation.

Municipalité de Barking

La première section de ces tramways fut ouverte le 1^{er} décembre 1903. Elle allait de Gascoigne Road à l'usine à gaz de Beckton, et fut exploitée à l'électricité dès son ouverture. D'autres sections furent ouvertes entre juin 1905 et juin 1907, dont l'une — qui allait de Loxford Bridge à Longbridge Road — fut pendant quelque temps exploitée par le Conseil urbain d'Ilford. L'exploitation par l'autorité locale cessa en 1929.

Municipalité de Croydon.

La première section fut ouverte le 9 octobre 1879, entre North End et Thornton Heath Pond. On inaugura l'électrification le 26 septembre 1901, sur la section Norbury-Purley. Plus tard, le réseau s'étendit à West Croydon et à Selhurst. L'entreprise, au début, fut construite par deux compagnies : la Compagnie des Tramways de Croydon et la Compagnie des Tramways de Norwood. Par un acte du 17 janvier 1900, tout ce système passa aux mains de la Corporation de Croydon qui, le 1^{er} janvier 1902 l'affirma à la British Electric Traction Company Limited, pour une durée qui devait expirer le 1^{er} juin 1906.

Corporation de la Cité de Londres.

Le 14 septembre 1909, le tramway du Pont de Blackfriars, qui fonctionna à l'électricité dès le début, fut ouvert au public. C'était une mesure importante au point de vue de la circulation, car la nouvelle ligne établissait un lien entre les lignes du L.C.C. à Blackfriars Road et sur les quais de Victoria, permettant ainsi la mise en service d'une ligne circulaire entre les ponts de Westminster et de Blackfriars. La ligne était exploitée par le L.C.C. qui l'avait reçue à bail de la Corporation, le dernier bail étant de 21 années à partir du 24 juin 1930.

Municipalité de East Ham.

Ce réseau fut inauguré le 22 juin 1901, à l'ouverture de trois sections, fonctionnant à l'électricité, le long des grandes rues de Barking et de Remford et entre Manor Park Broadway et Beckton Road. Le 27 avril 1907, la

ligne de Beckton Road fut étendue jusqu'aux Docks Royal Albert; le 9 décembre 1902 fut ouverte la ligne de Plashet Grove, qui allait de High Street North à Green Street. Enfin, le 8 septembre 1908 fut inauguré l'agrandissement de la ligne de Romford Road, de Manor Park Broadway à Green Street.

Municipalité d'Erith Urban District Council.

Le réseau qu'exploitait cette personne morale se composait d'une seule section qui allait d'Abbey Wood à Northumberland Heath. Elle fut inaugurée toute entière, le 21 août 1905, et fonctionna à l'électricité dès le début.

Municipalité du Hertfordshire County Council

Ce réseau, construit en application du Light Railways Act, se compose de deux parties principales : l'une va au sud du territoire du Comté, en empruntant Long Street et vers Barnet, et l'autre de Freezy Water à Waltham Cross.

Ces deux lignes, électriques dès leur origine, furent ouvertes respectivement le 28 mars 1907 et le 17 avril 1908. L'exploitation en avait été donnée à bail par le Conseil municipal à la Metropolitan Electric Tramways Company.

Municipalité d'Ilford.

L'ensemble du système qui fut toujours exploité à l'électricité, fut ouvert en mars 1903. Les lignes vont de Ilford Broadway à Loxford Bridge, et de Ilford à Chadweil Heotn et Barkingside. A Loxford Bridge, ces lignes rejoignent les tramways de la municipalité de Barking

et l'on établit la possibilité d'aller sans changer jusqu'à Barking Broadway, le 6 juin 1905.

Municipalité de Leyton.

Dans ce cas, ce n'est pas l'autorité locale qui entreprit la construction du réseau, mais qui racheta les tramways à chevaux des Compagnies du North Metropolitan Tramway and Lea Bridge, de Leyton et de Walthamstow. La traction électrique fut inaugurée dans l'ensemble du réseau le 1^{er} décembre 1906, et à partir du 1^{er} juillet 1921, les lignes furent exploitées par le London County Council.

Tramways du London County Council.

Ce sont de beaucoup les plus nombreux à Londres. Le réseau fut en partie acheté à d'autres compagnies, et en partie construit par le London County Council. Le rachat porta sur onze entreprises en tout, mais dans le cas du London United le rachat porta seulement sur certaines lignes qui, à Hammersmith, formaient un lien entre les différentes sections du réseau du London County Council, dans l'ouest de Londres.

Voici les noms des Compagnies rachetées et la date du rachat de chacune d'elle :

London Street Tramways, 1895-1896.

North Metropolitan, 1^{er} avril 1896.

London Tramways, 1^{er} janvier 1899.

South Eastern Metropolitan, 1^{er} avril 1907.

South London, 22 novembre 1907.

London Deptford et Greenwich, 7 juillet 1904.

London, Camberwell and Dulwich, 1904.

Woolwich and South East London, 1^{er} juin 1905.

London Southern, 2 octobre 1906.

Lea Bridge, Leyton et Walthamstow, 30 juillet 1908.

Bexley Council, pour la petite partie qui se trouvait sur
le territoire du L.C.C., 1902.

Harrow Road et Paddington, 18 octobre 1909.

Highbury Hill, 24 août 1909.

Metropolitan Electric Tramways, Seven Sisters Road
section, 1917.

London United (Hammersmith Lines), 2 mai 1927.

Le réseau comprend, entre autre, les deux lignes de Brixton à Kennington et de White Chapel à Bow, qui furent les deux premières lignes à fonctionner régulièrement. Ces deux lignes ne furent cependant pas les deux premières qu'exploita le Conseil, qui commença par exploiter les lignes achetées en 1898 à la London Tramways Company, représentant une longueur d'environ 24 milles, et situées dans le sud de Londres. Quoique le Tramway Act de 1870 donna pouvoir aux autorités locales de faire des arrangements pour exploiter des lignes de tramways, soit sous forme de bail ou autrement, il ne leur permettait pas d'exploiter elles-mêmes leurs réseaux, cette autorisation ne venant que 21 ans après qu'on eut permis à ces autorités locales de construire des tramways. De même, alors que la permission d'exploiter des tramways fut conférée au London County Council par un Act de 1896, cette mesure ne l'autorisait pas à employer l'électricité. Cette possibilité lui fut accordée par un autre acte, de 1900. La première ligne du réseau du L.C.C., qui fonctionna à l'électricité, allait de l'extrémité sud des ponts de Westminster et de Blackfriars à Tooting. Ces lignes, qui faisaient autrefois partie du réseau acheté à la London Tram-

ways Company, étaient mues par traction animale, et la traction électrique fut inaugurée le 15 mai 1903.

A partir de cette date, le travail de remplacement de la traction à chevaux par la traction électrique sur le nombre considérable de kilomètres exploités, se poursuivit rapidement en même temps que le Conseil arrondissait son exploitation en ouvrant de nouvelles lignes : de Camberwell à l'extrémité sud de Vauxhall bridge, de Greenwich à Elephant and Castle par Old Kent Road ; de New Cross Gate à Elephant and Castle par Peckham ; de Kennington à Streatham par Brixton ; de New-Cross à Lewisham ; de la station souterraine de Aldwych à « the Angel » Islington ; de Vauxhall à Victoria par Vauxhall Bridge ; de White Chapel à Blackwall tunnel ; de Westminster bridge à Blackfriars par les quais (cette ligne est d'intérêt historique, car le projet de faire emprunter Westminster bridge à des tramways rencontra une telle opposition qu'il fallut un combat prolongé avant que le London County Council n'obtint les permissions nécessaire du Parlement.

Le rapport parlementaire contemporain constate, en effet, que « il fut solennellement décidé à la Chambre des Lords que ce serait défigurer notre belle Tamise que de la laisser traverser par une chose aussi vulgaire qu'un tramway » ; de White Chapel à Bloomsbury par Clerkenwell Road ; de Stamford Hill à la gare de Shoreditch, par Stoke Newington ; de Old Street à Kings Cross par City Road ; de la station souterraine de Aldwych au côté nord de Waterloo Bridge (c'est la seule ligne souterraine de tramways à Londres). Elle rejoint le réseau du sud et le réseau du nord de la Tamise par les quais et fut ouverte le 24 février 1906 pour la sec-

tion nord de Aldwych station, et le 10 avril 1908 pour la partie qui va de Aldwych station à Waterloo Bridge. Pendant de nombreuses années le trafic y fut limité à des tramways simples (sans impériale). Le tunnel souterrain fut fermé à la circulation le 3 février 1930 et ouvert à nouveau le 15 janvier 1931, permettant le passage de véhicules du type commun, c'est-à-dire de tramways à impériale; de Beresford Square, Woolwich, à Abbey Wood, par Plumstead; de Hammersmith à Harlesden, par Wood Lane; de Kings Cross à Holloway Road, par Caledonian Road; de Hammersmith à High Street Wandsworth, par Palace Road et le pont de Putney; de la gare de Herne Hill à Norwood; de la gare de Cambridge Heath à Clapton Common; des quais de l'Embankment à Southwark Bridge Road, par le pont de Blackfriars; le 14 juin 1925, ouverture de la ligne de Southwark bridge, ligne courte mais importante, car elle procure un nouveau terminus à l'extérieur de la Cité.

Cette énumération n'est pas complète mais elle montre à la fois les ramifications du réseau, et le fait que ces ramifications sont infiniment plus importantes qu'il ne pourrait apparaître d'après le simple chiffre de kilomètres de lignes. Effectivement, le réseau, en dehors des nombreuses lignes avec lesquelles il a des correspondances, embrasse un territoire qui comprend, à l'est: les quartiers de Bow, Poplar, Woolwich; à l'ouest ceux de Hammersmith, de Putney et de Merton; au nord ceux de Stamford Hill, de Highgate Village et de Hampstead, et, au sud, ceux de Streatham, de Southend Village et de Eltham. Mais, et ceci est très typique, ce réseau est complètement exclu du West-End, qu'il ne fait qu'entourer d'un cercle de stations terminales à Paddington,

Tottenham Court Road, Kings Road (Chelsea) et à la gare de Victoria.

Les principaux dépôts qui appartenaient autrefois au London County Council sont ceux de New Cross, Hammersmith, Holloway, Hackney, Stamford Hill, Poplar, Bow, Hampstead. Le courant électrique est fourni par la centrale électrique de Greenwich.

London United Tramways, ???

Cette affaire, qui passa le 1^{er} janvier 1913 sous le contrôle de la Compagnie « Underground », fut déclarée, en 1905, et fit l'objet d'une seconde déclaration, le 11 novembre 1901. Le noyau du réseau est cependant beaucoup plus ancien et remonte au 12 août 1881, date à laquelle fut reçue la déclaration de la West Metropolitan Tramways Company, qui rachetait à une entreprise, connue sous le nom de Tram Railway Company, une ligne à Acton et construisait aussi de nouvelles lignes dans le secteur ouest de la ville. La Compagnie reçut ensuite l'autorisation de construire des lignes de Shepherd's Bush à Young's Corner et de Hammersmith Broadway au pont de Kew. L'exploitation commença en mars 1882, sur cinq milles et quart de voie simplement, exploitation qui fut portée à huit milles et demi par l'achèvement de nouvelles lignes et la construction d'une autre qui allait de Richmond au pont de Kew. Une des particularités de cette ligne et de celle de Goldhawk Road Shepherd Busch fut qu'à l'origine elles étaient desservies par des voitures sans impériale et à un seul cheval et que le prix des billets, qui était uniformément de 1 penny, était déposé dans une boîte en verre, le cocher rendant la monnaie quand cela était

nécessaire. A partir du 4 avril 1901, les sections de ces deux lignes furent exploitées à l'électricité et constituèrent les premiers tramways électriques à Londres. Pendant de nombreuses années, la Compagnie posséda sa propre centrale électrique à Chiswick. Mais celle-ci fut fermée en 1917 et, à partir de cette date, la Compagnie emprunta son courant à la station de Lots Road. Entre novembre 1901 et juin 1907 furent inaugurées de nombreuses lignes nouvelles, allant à Twickenham, Kingston, Hampton Court, Uxbridge, Malden, Richmond Park.

En janvier 1922, un tram électrique à un seul employé fut expérimenté sur la ligne de Tolworth à Richmond Park, et, en mai de la même année, les lignes de Hammersmith furent reprises par le L.C.C., qui exploita aussi celles de Wimbledon, avec un système de correspondances. En septembre 1925, la voiture à un seul employé fut adoptée sur une plus grande échelle, un service nouveau étant mis en exploitation sur la ligne de Brentford à Hanwell, et, en novembre 1928, un nouveau service complet, allant de Putney à Acton, fut exploité à la suite d'un accord avec le L.C.C. par ce dernier, conjointement à la London United Tramways Company, les tarifs du L.C.C. étant également appliqués sur le réseau de Hammersmith. Les voitures à un employé furent retirées le 9 novembre 1928.

Le 16 mai 1931, la Compagnie du London United Tramways fit de nouveau époque dans l'histoire des tramways, en mettant en service, à Londres, le premier trolleybus. Il desservait la ligne allant de Twickenham Junction à Teddington et eut immédiatement un tel succès qu'à la fin de 1931 il n'y avait pas moins de 17 milles

de tramways qui avaient été remplacés par ce nouveau système de locomotion. D'autres extensions ont été apportées depuis au réseau des trolleybus et d'autres encore sont actuellement à l'étude.

Les dépôts de la London United étaient à Acton, Brentford, Hanwell, Fulwell et Hounslow.

Metropolitan Electric Tramways.

Cette entreprise fut déclarée le 21 novembre 1894, et le 1^{er} janvier 1913, la Compagnie de l'Underground s'en assura le contrôle par l'intermédiaire de la London and Suburban Traction Company. La section de Manor House à Woodgreen et la première portion de Manor House à Edmonton fut ouverte le 22 juillet 1904, la traction électrique étant employée. De nombreuses autres lignes furent ouvertes à la circulation entre août 1904 et février 1911, dont en particulier : Stamford Hill à Seven Sisters Corner ; Turnpike Lane à Muswell Hill ; Harlesden à Wembley et Paddington ; d'Elgware à Canon's Park ; vers New Southgate, Finchley, Golders Green et Cricklewood.

Le 1^{er} août 1912, la section de Finsbury Park à Manor House fut reprise par le L.C.C. et un système de correspondances entre les tramways du L.C.C. et de la M.E.T. inauguré à cette même date.

Le réseau du Metropolitan Electric comprend aussi celui que possède le Middlesex County Council, qui n'exploita jamais aucune des lignes qui lui appartenaient, la M.E.T. ayant, dès 1901, signé un accord avec le Middlesex County Council, aux termes duquel celui-ci lui laissait exploiter ses tramways dès leur construction. Un second bail fut signé en avril 1931, pour une période de 42 ans. La première portion de la ligne de Lordship

Lane à Bruce Grove fut ouverte le 20 août 1904 et exploitée à l'électricité dès le début.

Les dépôts de la Metropolitan Electric se trouvaient à Edmonton, Finchley, Stonebridge Park et Woodgreen.

*South Metropolitan Electric Tramways
and Lighting Company.*

Cette affaire fut déclarée le 19 avril 1899, changea de nom en même temps que la County of Surrey Electrical Power Distribution Company, le 7 août 1904, et fut contrôlée par l'Underground, par l'intermédiaire de la London et Suburban Traction Company, le 1^{er} janvier 1913. La ligne de Penge, et les lignes de Croydon à Tooting, et de Croydon à Sutton, furent ouvertes à la circulation entre mai et décembre 1906. Le 1^{er} septembre 1926, un système de correspondances fut établi avec les tramways du L.C.C., entre Victoria et Cricket Green, Mitcham. D'autres systèmes identiques de correspondance furent inaugurés le 19 juillet 1928, au moment où le terminus central de la Compagnie fut transféré de Victoria à Southwark bridge.

La South Metropolitan avait ses dépôts à Sutton et à Penge.

La South Metropolitan, la Metropolitan Electric et la London United se servaient du dépôt de Hendon pour la revision et la réparation de leur matériel roulant.

Municipalité des Walthamstow.

Le réseau, consistant exclusivement en trois lignes, à l'intérieur du territoire du Borough, fut ouvert le 3 juin 1905. La traction électrique étant employée dès le début.

Municipalité de West Ham.

En 1898, la corporation municipale obtient un acte du Parlement, lui permettant d'acheter les portions du réseau de la North Metropolitan Company qui se trouvaient sur son territoire, et aussi d'électrifier ces lignes. Un autre acte, de 1900, lui permit de construire des lignes nouvelles. La première ligne électrique fut celle de Stratford à « Abbey Arms », par Plaistow, et fut ouverte à la circulation le 27 février 1904. D'autres extensions furent inaugurées du 31 mars 1904 au 1^{er} mai 1917. Celles-ci desservirent Canning Town, Barking Road, Stratford Broadway, Bow Bridge, Beckton Road, Forest Gate, Upton Lane et High street, Plaistow.

Nous voici donc arrivés au terme de ce chapitre sur les tramways, malheureusement trop plein de détails topographiques. En règle générale, et c'est ce qui nous frappe lorsque nous examinons un plan des tramways à Londres, toutes ces lignes assurent pour la plupart des services extra-urbains. Aucune ne traverse la Cité ou le West-End, dont elles sont complètement exclues.

Enfin, ici encore, comme pour les omnibus, en rappelant toutefois l'importance des tramways municipaux, nous assistons à l'amorçage d'un mouvement de groupement et d'unification qui se manifeste d'abord par de simples arrangements entre les diverses municipalités et compagnies, au sujet de l'établissement des correspondances entre leurs services, ou au sujet de l'utilisation des centrales électriques, assurant la répartition de l'énergie qui leur est nécessaire, puis par la prise à bail, et enfin par le contrôle financier des diverses entreprises par une ou deux grandes affaires,

tendant à se développer de plus en plus, telle l'Underground.

C'est ce mouvement de groupement d'entreprises multiples et peu importantes, encore beaucoup plus accentué lorsqu'il s'est agi d'omnibus, nous l'avons vu, que la nouvelle loi de 1933, consacrera, en tenant compte toutefois de certaines modalités nécessaires.

LE PASSÉ

III. — *Les Chemins de fer.*

Il y avait à Londres deux systèmes de chemins de fer, les uns à vapeur, les autres électriques. Dans l'une et l'autre catégorie, nous allons retrouver ce même processus de groupement et de fusion qui a été la caractéristique dominante de l'évolution des omnibus et des tramways.

A. — *Chemins de fer à vapeur.*

La première moitié du XIX^e siècle fut le témoin du développement rapide mais assez peu coordonné des chemins de fer anglais. A Londres, le premier chemin de fer fut le London and Greenwich, dont la construction commença en 1834 et qui fut ouvert en 1836 pour la portion allant jusqu'à Deptford. Cette ligne fait maintenant partie du Southern Railway. L'inauguration de cette ligne fut à l'époque regardée comme un événement de grande importance. A la suite de cette expérience on construisit d'autres chemins de fer à Londres et dans ses environs, tous d'ailleurs parcourant des distances

fort limitées. Les stations étaient assez rapprochées les unes des autres, et les trains s'arrêtaient tous à chacune d'elle. La vitesse moyenne des rames était à cette époque encore fort petite. Plus tard, et comme la conséquence du mouvement de population qui déjà s'annonçait, quittant le centre de Londres pour les faubourgs, un certain nombre de ces stations furent supprimées en tout cas pour le service des voyageurs, ou furent utilisées de moins en moins, en raison de la concurrence due aux tramways et aux omnibus qui attirèrent à eux la presque totalité de cette clientèle des chemins de fer qui ne désirait qu'un transport à courte distance. Mais, petit à petit, cependant, la longueur des lignes de chemins de fer augmentait, la fusion des compagnies séparées s'effectuait et, à la fin du siècle dernier, les compagnies de chemins de fer ayant à Londres des gares terminus étaient les suivantes :

- 1° London Tilbury et Southend Railway (Fenchurch Street) ;
- 2° Great Eastern Railway (Liverpool Street) ;
- 3° Great Northern Railway (King's Cross) ;
- 4° Midland Railway (St Pancras) ;
- 5° London et North Western Railway (Euston) ;
- 6° Great Central Railway (Marylebone) ;
- 7° Great Western Railway (Paddington) ;
- 8° London, Brighton et South Coast Railway (London Bridge et Victoria) ;
- 9° South Eastern Railway (Charing Cross, Cannon Street et London Bridge) ;
- 10° London, Chatham and Dover Railway (Victoria, Holborn et Saint-Paul) ;
- 11° London and South Western Railway (Waterloo).

Mais ce degré de consolidation ne fut jugé suffisant ni par l'Etat ni même par les esprits les plus avancés qui s'occupaient de chemins de fer et ceux-ci contribuèrent à faire admettre que la vieille doctrine de la libre concurrence était périmée, en tout cas dans le monde des transports. Aussi fut voté, après la guerre, le Railway Act de 1921, dont la responsabilité échet à Sir Eric Geddes, le premier Ministre des Transports et ancien Directeur général du North Eastern Railway. Aux termes de cette loi, les onze Compagnies mentionnées plus haut purent, en 1923, fusionner, de telle sorte qu'il ne subsista plus que les quatre grandes Compagnies qui existent encore actuellement.

Le London et North Eastern Railway a absorbé le Great Eastern, le Great Northern et le Great Central. Le London Tilbury and Southend, le Midland and Scottish Railway ; le London Brighton and South Coast, le South Eastern, le London Chatham and Dover et le London and South Western ont perdu leur identité pour devenir le Southern Railway. Seul, le Great Western Railway conserve son nom. Nous sommes bien loin de l'ancien chemin de fer de Londres à Greenwich, avec les quelques 307 milles d'itinéraires électrifiés du Southern Railway, dans les environs immédiats de Londres.

C'est un fait frappant et qui a certainement influencé la localisation des gares de chemins de fer à Londres qu'au moment de leur construction furent certainement pris en considération les inconvénients qui pouvaient résulter pour les riverains de la proximité d'un chemin de fer, source de fumée, de bruits et de vibrations. D'ailleurs, à cette époque, on attachait surtout de l'importance aux transports des marchandises plus encore

qu'à celui des personnes, et c'est pourquoi les gares terminus des chemins de fer furent établies, non dans le centre de Londres, mais sur la périphérie de ce district central, sans penser que cela n'était peut-être pas très commode pour les futurs voyageurs. Effectivement, quelques terminus furent plus tard installés plus près du centre de la ville. Ce fut le cas, par exemple, de Charing Cross, dont la situation fut d'ailleurs à nouveau très vivement discutée au moment de l'examen et du vote du projet de loi sur le Pont de Charing Cross, en 1929-1931.

En 1846 fut nommée une commission, chargée de faire une enquête sur la localisation des terminus de chemin de fer à Londres. Ce fut la Royal Commission on Metropolitan Railway termini, dont les conclusions sont que le nombre minime des voyageurs transportés sur une courte distance et, en conséquence, la faible demande probable de facilités de transports, ne justifient ni les expropriations qu'elle exigerait, ni les dépenses qu'implique naturellement la construction de grandes gares dans des districts surpeuplés.

Il est évident qu'à cette époque on ne prévoyait pas le développement extraordinaire que prendrait la circulation des voyageurs de banlieue, auquel doit faire face aujourd'hui, par exemple, le Southern Railway. En 1855, cependant, on dut de nouveau envisager le problème : la Chambre des Communes nomma un « Select Committee », dont l'objet était de faire une enquête sur l'état et les conditions de transports vers Londres et dans Londres. Une des principales recommandations du rapport qu'établirent ces experts fut l'établissement d'une ligne qui réunirait les diverses gares terminus des

chemins de fer aboutissant à Londres, les reliant en même temps aux Docks, à la Tamise et au Bureau de Postes Central. Le Comité fut certainement frappé par la nécessité plus générale d'augmenter les facilités de transports à Londres, tant extra qu'intra-urbains.

Ce fut aussi en 1855 que commença à fonctionner régulièrement le Metropolitan Railway, dont nous examinerons l'histoire plus en détail plus loin, ce chemin de fer étant plus ou moins construit en réponse à certaines recommandations établies par le Select Committee, qui avait ordonné de construire un chemin de fer rejoignant la gare de Paddington à l'ouest avec Farringdon Street dans la Cité, ce qui ne représentait évidemment pas une bien grande distance. On décida que le chemin de fer en question serait autant que possible en plein air et, dans les cas seulement où cette condition ne pourrait être remplie, souterrain. La ligne fut ouverte en 1863: il s'agissait naturellement d'un chemin de fer à vapeur, dont les inconvénients ne tardèrent pas à se faire sentir au cours de la traversée des tunnels.

A la suite de cette construction, divers plans furent soumis au Parlement, en 1863, pour la construction d'autres chemins de fer identiques, dans Londres. Un « Select Committee » fut de nouveau nommé, mais par la Chambre des Lords, pour examiner la question des communications métropolitaines, et qui, entre autres chose, recommanda :

1° De construire à l'intérieur de la métropole de préférence des chemins de fer souterrains;

2° De construire à l'est de la métropole une ligne de chemin de fer rejoignant ceux du nord et du sud de la Tamise;

3° De construire de nouvelles lignes de chemins de fer dans les parties de la métropole dont la population était particulièrement dense, et d'autres chemins de fer rejoignant les lignes principales;

4° De construire une ligne de chemins de fer correspondant à ce qu'on appelle aujourd'hui l' *Inner circle*, c'est-à-dire le cercle intérieur des communications urbaines.

Le Comité recommanda aussi la construction d'un système plus vaste et rejoignant, dans un diamètre plus grand, les diverses lignes en construction; ce devait être l' *Outer circle* ou Cercle extérieur;

5° Enfin, le Comité recommandait que tous les chemins de fer circulant sur le territoire de la métropole fussent réunis sous la même direction. Nous voyons donc déjà, en 1863, les pouvoirs publics recommander une mesure qui ne reçut effectivement sa pleine sanction que beaucoup plus tard, au moment de la formation de la Compagnie de l'Underground, qui devait petit à petit contrôler la majorité des transports souterrains à Londres.

Nous verrons que ce n'est qu'en 1884 que fut achevé l' *Inner circle* et que, malgré les recommandations du Select Committee, l'exploitation de l' *Inner circle* fut assurée jusqu'en 1933, tout au moins, par deux Compagnies: le Metropolitan District, pour la portion sud, et le Metropolitan, pour la portion nord.

B. — Les « Tubes ».

La construction de ces fameux « tube railways » fut ensuite la caractéristique marquante de l'histoire des chemins de fer à Londres. La raison de cette appella-

tion est effectivement que les rails de chemins de fer sont établis à l'intérieur d'un tube d'acier de grand diamètre, qui est profondément posé à l'intérieur des percées faites dans le sol de la capitale. Il faut dire que de telles constructions et « immersions » de ces tubes d'acier furent rendues possibles par la couche d'argile tendre qui s'étend sous le sol de Londres. Le tube que l'on enfonce très profondément sous le sol a l'avantage de causer beaucoup moins de dérangements aux propriétaires de la surface et de réaliser des économies, en évitant des expropriations. Dès le début, sauf l'exception mentionnée ci-dessous, ces chemins de fer ont été exploités à l'électricité qui, seule, rendit possible l'existence de ces chemins de fer souterrains, enfermés dans des tubes d'acier.

Ces tubes ne furent d'abord construits que sur de courtes distances et appartenaient à de nombreuses petites compagnies, sans aucune coordination et se souciant peu de correspondre les unes entre les autres. C'est ainsi que les premiers tunnels du City and South London avaient seulement 10 pieds 6 de diamètre, alors que ceux de l'Underground, qui sont devenus le modèle généralement adopté, étaient de 11 pieds 8 inches 1/4. Les autres tubes furent construits généralement plus grands, mais, à l'exception du Northern City, ils ne peuvent recevoir le matériel roulant des grandes lignes de chemin de fer. D'ailleurs, tous les tunnels du City and South London durent être plus tard reconstruits sur le modèle standard de 11 pieds 8 inches 1/4. Le fait que le Northern City peut recevoir du matériel ordinaire de chemins de fer et que ses tunnels sont plus grands que les autres, provient de ce que cette ligne devait à l'ori-

gine rejoindre le Great Northern Railway, par Finsbury Park. Mais cet objet ne fut jamais atteint.

Le même City and South London fut le premier de ces trains fonctionnant dans un tube. Sa construction fut autorisée en 1884 et il fut ouvert en 1890. Le second allait de la Banque d'Angleterre à Shepherd Bush, ce fut le London Central Railway, ouvert le 30 juillet 1900, et plus connu dans le public sous le nom de « Tube à deux sous », qui lui fut donné dans le *Daily Mail*, et lui demeura appliqué après l'abolition du tarif unique de 2 pence qu'on exigeait des voyageurs. Ce système de tarif unique, qui est en vigueur à Paris, est généralement considéré par les Anglais comme anti-économique et injuste — sauf sur les petites distances. Les voyageurs qui n'utilisent les véhicules publics que pour une petite distance, paient trop, dit-on, ce qui décourage de l'emploi de ce mode de transport, surtout lorsque celui-ci est doublé d'un autre plus économique. En fait, les omnibus qui demandaient 1 penny sur les sections où le Central London demandait 2 pence, constituèrent pour cette compagnie une concurrence si grave qu'elle dut abolir, en 1907, ce système de tarif unique.

Ce chemin de fer du Central London Railwail fonctionne sous l'une des parties les plus actives du monde entier : desservant à la fois la Cité et le West-end, et constituant d'ailleurs le mode de transport idéal pour un endroit aussi encombré. Le vaste réseau de transports souterrains de la métropole anglaise s'est largement développé depuis. Nous verrons plus tard, à propos de chacun des lignes qui le composent, les détails de ces agrandissements. Il y a encore à Londres certains districts qui se plaignent de ne pas avoir de tubes ; il

y a sans doute encore peu de facilités de communications entre ces lignes urbaines de métros et les services extra-urbains et de banlieue des grandes compagnies de chemin de fer. Mais, actuellement, c'est une des choses les plus remarquables de l'organisation des transports en commun à Londres, et que l'on peut le plus justement admirer que ces lignes qui s'étendent très loin, à l'Ouest, vers Uxbridge et Aylesbury, au Nord vers Cockfosters, à l'Est vers Barking et Southend, au Sud et au Sud-Ouest vers Morden, Wimbledon ou Richmond, transportant chaque jour leurs milliers de voyageurs.

L'histoire, encore, du Central London fournit un exemple typique du mode d'extension du métro à Londres. Nous avons vu dans quelles circonstances il fut ouvert en 1900. En 1908, il s'étend, à l'Ouest, vers Wood Lane, qui était alors le centre où avaient lieu toutes les grandes expositions internationales et, quatre ans, plus tard, il s'étend à l'Est, de la Banque à Liverpool Street; jusqu'en 1911, cette gare demeura son terminus à l'Est; mais à cette date le Great Western Railway obtint la permission du Parlement de construire une courte ligne rejoignant le Central London Railway avec le Great Western Railway, et, depuis 1920, c'est le Central London qui a exploité la prolongation de la ligne entre Wood Lane et Ealing Broadway, où ses trains et ceux du District Railway circulent, sur un court parcours, à côté de ceux du Great Western.

De même, la ligne de Bakerloo avait autrefois fourni un exemple frappant de la transformation du rôle d'un chemin de fer souterrain. La première portion de cette ligne de Baker Street à Kennington fut ouverte en mars 1900. En décembre 1913, la ligne fut étendue, à l'Ouet,

vers Paddington et, vers le Sud, vers Elephant and Castle, mais ses trains circulaient toujours dans un tunnel. En 1915, elle apparut à la surface à Queens Park, le long de la ligne principale de ce qui était alors le London and North Western (maintenant partie du L.M.S.), sur laquelle ses trains circulèrent jusqu'à ce que, en avril 1917, ils atteignirent Watford. De telle sorte que le tube n'a pas seulement dépassé ses limites géographiques en devenant un moyen de transport pour des distances relativement plus longues ; mais il a aussi cessé de demeurer une entreprise se suffisant à elle-même en empruntant les lignes d'autres compagnies de transports.

Enfin, il faut encore citer le cas de l'East London Railway, pour illustrer les difficultés auxquelles on s'est heurté lorsque l'on a voulu établir une certaine coopération entre diverses compagnies, et pour montrer à quoi on fut conduit par la libre concurrence. Etablie sous le nom d'une entreprise indépendante, son capital étant souscrit par le public, cette ligne était alors donnée à bail à six Compagnies : l'ancien South Eastern Railway, le London Chatham and Dover et le London Brighton and South Coast Railway au sud ; le Great Eastern Railway, le Metropolitan Railway et le Metropolitan District Railway au nord. En 1921, à la suite des différentes fusions opérées, ces lignes furent réduites à deux ; des quatre Compagnies, le Southern représentait la moitié des intérêts dans le bail, et, dans la suite, racheta toute l'affaire. Pour ce qui touche au transport des voyageurs, c'est le Metropolitan qui exploite la ligne (1).

(1) Morrisson, *op. cit.*, p. 8.

Un exemple frappant de cette absence de coordination au début de la construction des divers métros londoniens est le fait qu'en de nombreux cas le passage d'une ligne à l'autre représente parfois une longue promenade souterraine, quand ce n'est plus comme autrefois, pour les stations de Holborn et du British Museum, où il fallait remonter à la surface et traverser une importante rue encombrée.

Cependant, petit à petit, et par toutes sortes de moyens, les divers métros londoniens, y compris le Metropolitan District Railway, ne formèrent qu'un seul groupe, l'Underground, sous la présidence de Lord Ashfield; c'était ce même groupe qui contrôlait aussi, nous l'avons vu, à peu près tous les autobus de Londres, et c'était le même groupe encore qui exploitait les tramways des compagnies privées et les services des trolleybus dans la banlieue de Londres.

Cette organisation du grand trust, qui groupait ces divers moyens de transports à Londres, était une chose assez compliquée, ainsi que le montre un tableau soumis par Sir William Mc. Lintock au « Joint Select Committee on the London Passenger Transport Bill » (19 mai 1931, page 205).

Les seuls chemins de fer souterrains qui ne faisaient pas partie du groupe contrôlé par Lord Ashfield étaient le Great Northern and City, que possédait et exploitait le Metropolitan Railway, le Metropolitan lui-même et Waterloo and City Railway, qui appartenait au Southern Railway. Malgré la grande croissance des chemins de fer souterrain, le nombre de milles que représentaient ces Compagnies était d'environ 132 seulement,

comparés aux 900 milles des quatre Compagnies fusionnées.

En résumé, nous voyons donc qu'à l'exception du Metropolitan, tous les chemins de fer électriques souterrains, que devait reprendre en 1933 le nouveau Board, étaient contrôlés par l'Underground Electric Railways Company Limited, société holding, déclarée le 9 avril 1902, et dont l'objet original était d'électrifier les lignes du Metropolitan District Railway, dont elle acquit le contrôle la même année.

En 1913, cette même compagnie s'assure le contrôle des compagnies de chemins de fer souterrains du « Central London » et du « City and South London ».

Le 1^{er} janvier 1905, et en application du L.E.R. Facilities Act, fut établi le premier fonds commun de l'Underground, auxquels participaient les compagnies du Metropolitan District, du London Electric, du City and South London, du Central London et aussi la London General Omnibus Company pour la totalité de leurs recettes, déduction faite de leurs dépenses d'exploitations, prélèvements pour réserves et autres charges, et dans lequel ces compagnies puisaient suivant une certaine proportion fixée d'avance. Cette proportion changea trois fois : en 1910, 1921 et 1928.

Actuellement, le réseau du métropolitain londonien se compose des lignes suivantes, dont nous examinerons ci-dessous l'histoire détaillée : District Line, Piccadilly Line, Bakerloo Line, Morden Edgware Line, Central London Line, Metropolitan Line (laquelle comprend, elle-même, la Northern City Line). Ce groupement a publié la statistique suivante (établie depuis la création du nouveau Board), pour l'année qui se terminait le

30 juin 1934, et qui montre l'extrême importance d'une telle organisation :

Nombre de milles :

a) Des rails appartenant au Board : 174 (soit environ 278 kms) ;

b) Des itinéraires parcourus par des trains appartenant au Board, mais empruntant des rails d'autres compagnies (chemin de fer) : 227 (soit environ 361 kms).

Matériel roulant :

Voitures de voyageurs : 3.156.

Motrices électriques : 51.

Locomotives à vapeur : 38.

Voitures pour le service intérieur : 198.

Nombre de voyageurs transportés : 415.881.626.

Nombre de milles parcourus par des voitures du Board sur les lignes appartenant au Board : 126.185.451.

Nombre total de milles parcourus par les véhicules appartenant au Board : 151.662.845 (soit environ 252.760.342 kms).

Nombre d'escaliers roulants au 31 décembre 1934 : 131.

Nombre d'ascenseurs au 31 décembre 1934 : 123.

Maintenant que nous avons pris connaissance des problèmes généraux qu'a posé dans le passé l'existence des chemins de fer souterrain à Londres, il nous faut examiner avec plus de détails l'histoire de chacun d'eux.

Le Metropolitan Railway :

Enregistré en 1853, sous le nom de North Metropolitan Railway Company, il fut déclaré une seconde fois, le 7 août 1854. La première ligne, qui fut ouverte le

10 janvier 1863, allait de Bishops Road Paddington à Farringdon Street. La ligne fut construite, à l'origine, avec des voies de 7 pieds et de 4 pieds 8 inches 1/2, et fut exploitée par le Great Western Railway, pendant six mois. A la suite d'une mésentente entre les deux compagnies, on donna, en août 1863, sept jours au Metropolitan pour se procurer le matériel roulant nécessaire et exploiter la ligne lui-même, ce qu'il fit avec l'aide du Great Northern Railway. La voie large fut finalement supprimée en 1869.

Le Metropolitan donne un exemple extrêmement intéressant de possession et d'exploitation d'une ligne de métro par deux compagnies. Entre Bishops Road et Western Park le réseau appartenait essentiellement au Great Western qui possédait aussi conjointement le Hammersmith and City Railway, de Westbourne Park à Hammersmith, avec correspondance à Uxbridge Road, où il rejoignait le West London Railway. L'entente signée par le Metropolitan avec le Great Western se traduisit par le fait que le matériel roulant électrique, qui devait circuler de Hammersmith à la Cité était la propriété commune des deux entreprises. Le « Cercle intérieur » appartenait en partie au Metropolitan et en partie au District, et était exploité par ces deux compagnies, au profit desquelles avait été établi un système de fonds commun. Le Metropolitan s'étend encore de Baker Street jusqu'à Verney Junction, dans la campagne, avec des embranchements vers Chesham, Uxbridge et Stanmore. Le secteur qui est au nord de Harrow, sauf les embranchements de Uxbridge et de Watford, fut concédé, en avril 1906, au « Comité Joint » des chemins de fer du Metropolitan et du Great Central. Le Northern City

Tube devint, en 1913, la propriété du Metropolitan, mais il n'existe pas de relations matérielles entre les deux réseaux. Les dates d'ouverture des principales lignes sont les suivantes :

10 janvier 1863, ouverture de la première section ;

13 janvier 1864, ouverture de la Hammersmith and City Line, de Ladbroke Grove, North Kensington, à Hammersmith (voie large du G.W.R.) ;

23 décembre 1865, inauguration du prolongement de Moorgate Street ;

1^{er} février 1866, ouverture de la Hammersmith et City Line vers Wesbourne Park ;

13 avril 1868, ouverture du prolongement de Baker Street à Swiss Cottage ;

16 décembre 1868, inauguration de la station de Latimer Road.

12 juillet 1875, ouverture du prolongement de Bishopsgate (qui est maintenant Liverpool Street) ;

18 novembre 1876, ouverture du prolongement d'Aldgate. Le « Cercle intérieur » fut ouvert aux dates suivantes : de Praed Street, le 1^{er} octobre 1868 ; de Gloucester Road à South Kensington, le 24 décembre 1868, et le 6 octobre 1884 la section de Aldgate à Mansion House, fermant ainsi le cercle.

Alors que le premier agrandissement, de Baker Street à Swiss Cottage, fut inauguré le 13 avril 1868, la ligne de Swiss Cottage ne fut ouverte jusqu'à West Hampstead que le 30 juin 1870 ; jusqu'à Willesden Green, le 24 novembre de la même année ; jusqu'à Harrow le 2 août 1880 ; jusqu'à Pinner le 25 mai 1885 ; jusqu'à Rickmansworth le 1^{er} septembre 1887 ; jusqu'à Ches-

ham le 8 juillet 1889, et jusqu'à Aylesbury le 1^{er} septembre 1892. A partir de là, la ligne jusqu'au terminus de Verney Junction ne fut pas construite par le Metropolitan mais par l'« Aylesbury et Buckingham Railway », qui fut ouvert en 1868 et fusionna avec le Metropolitan à partir du 1^{er} juillet 1901. La ligne de Quainton Road Junction à Brill puis à Waddesdon, fut aussi à l'origine une entreprise indépendante, mais fut, dans la suite, concédée au « Comité Joint » du Metropolitan et Great Central.

La section de Harrow à Uxbridge fut ouverte le 4 juillet 1904. La ligne de Rickmansworth et Watford (qui passa aux mains du Comité Joint du Metropolitan et du L and N.E.) fut inaugurée le 2 novembre 1925 et son prolongement de Wembley Park à Stannore le 10 décembre 1932.

Le Northern City Line devait à l'origine réunir Finsbury Pavement à Finsbury Park et de là sortir de terre et rejoindre le Great Northern Railway, mais ce projet ne fut jamais réalisé. Quoique cependant, en 1902, la Compagnie obtint du Parlement la permission de construire de Finsbury Pavement à Lothbury. La ligne fut ouverte à la circulation de 14 février 1904, et à partir du 1^{er} juillet 1913, l'ancienne Compagnie fut dissoute et l'entreprise fusionna avec le Metropolitan.

Metropolitan District Line.

(Plus communément appelée la « District Line », pour la distinguer de la précédente).

Déclarée le 29 juillet 1864.

1^{er} octobre 1868, ouverture de la première section, de High Street Kensington à Gloucester Road ;

24 décembre 1868, ouverture de la section de Gloucester Road à Westminster ;

12 avril 1869, de Gloucester Road à West Brompton ;

30 mai 1870, ouverture de la section de Westminster à Blackfriars ;

3 juillet 1871, ouverture de la section Blackfrars-Mansion House ;

31 octobre 1871, ouverture de la station d'Earls Court ;

9 septembre 1874, ouverture de la section d'Earls Court à Hammersmith ;

1^{er} juin 1877, ouverture de la section de Hammersmith à Richmond, du L.G.W.R., et sur laquelle circulent les trains du District ;

1^{er} juillet 1879, ouverture de la section de Turnham Green à Ealing.

1^{er} mars 1880, ouverture de la section de West Brompton à Putney Bridge.

1^{er} mai 1883, ouverture de la section de Acton Town à Hounslow ;

2 juillet 1884, ouverture de la section Hounslow Town à Hounslow Barracks.

6 octobre 1884, ouverture à la circulation de la totalité de l'Inner circle.

9 avril 1902, le contrôle de la Compagnie passe à celle de l'Underground.

23 juin 1903, ouverture de la ligne de South Harrow, entre Hanger Lane et Park Royal (exploitation électrique) ;

28 juin 1903, ouverture et exploitation à l'électricité de la section de Park Royal à South Harrow;

13 juin 1905, ouverture aux transports de voyageurs de la section Acton Town-South Acton, qui était ouverte au transport de marchandises depuis le 15 mai 1899.

1^{er} juillet 1905, suppression des secondes classes à l'inauguration de l'électrification de la ligne d'Ealing à White Chapel;

5 novembre 1905, suppression de la traction à vapeur. Le dernier train à vapeur sur le Cercle intérieur avait circulé le 24 septembre;

1^{er} avril 1908, inauguration de l'électrification de la ligne d'East Ham à Barking;

1^{er} mars 1910, inauguration d'une ligne directe vers Uxbridge, par le Metropolitan Railway;

4 octobre 1911, mise en service du premier escalier roulant à la station de Earls Court.

31 mars 1913, inauguration de l'électrification de l'East London Railway. Cette ligne fut, pendant un certain temps, concédée aux Compagnies du Great Eastern, du London Brighton and South Coast, du London Chatham and Dover, du South Eastern, du Metropolitan et du District Railway. Depuis 1926, cette ligne devint la propriété du Southern Railway et fut exploitée par le Comité mixte de l'East London Railway Company, au profit des compagnies concessionnaires, mais le transport des voyageurs continua de faire l'objet d'une exploitation séparée par le Metropolitan, alors que le transport des marchandises était exploité par la London and North Eastern Company. Ceci est encore un exemple typique du degré de complication où on en était arrivé avant l'unification de 1933. Dans ce cas,

nous avons non seulement une distinction entre la propriété de la ligne et son exploitation; mais à l'intérieur du système d'exploitation deux compagnies différentes qui exploitent au profit d'un troisième groupe de compagnies qui, elles, ont reçu la véritable concession du propriétaire de la ligne;

1^{er} janvier 1915, établissement du fonds commun de l'Underground;

1^{er} novembre 1926, les trains de la compagnie cesseront de circuler sur les lignes du Cercle intérieur, sauf le dimanche, le Metropolitan se chargeant d'assurer à lui seul le service en semaine. Inauguration du service de Putney Bridge à Edgware Road;

1^{er} mars 1932, suppression des wagons de 1^{re} classe sur la ligne de Harrow;

4 juillet 1932, organisation d'un service direct par les trains du London Electric, vers South Harrow, par Hammersmith, en empruntant les lignes du District Railway;

12 septembre 1932, extension du système de correspondance au London Midland and Scottish Railway et à la ligne de Barking à Upminster;

9 janvier 1933, services directs par les trains du London Electric sur les lignes du District Railway, vers Northfields, par Hammersmith.

City and South London Railway.

Déclaré le 28 juillet 1884, sous le nom de City of London and Soutwark Subway.

18 décembre 1890, ouverture de la première section de la ligne, de King William Street à Stockwell;

26 février 1900, ouverture de la section de London Bridge à Moorgate, ce qui comportait l'abandon de la ligne entre King William Street et le Borough;

4 juin 1900, ouverture de la section de Stockwell à Clapham Common;

17 novembre 1901, ouverture de la section de Moorgate à Angel;

12 mai 1907, ouverture de la section de Angel à Euston;

1^{er} janvier 1915, établissement du fonds commun de l'Underground;

18 juillet 1932, fermeture de la station de Borough pour sa reconstruction mentionnée ci-dessous. Ce travail était entrepris pour moderniser le réseau qui, lors de la construction du premier tube, avait été établi avec des tunnels d'un diamètre inférieur à celui des autres tubes et en conséquence ne pouvait livrer passage au matériel roulant des autres compagnies, s'interposant ainsi à l'établissement de lignes directes;

9 août 1922, fermeture du secteur nord de la ligne (Moorgate à Euston). Le secteur sud (de la Banque à Clapham Common) était fermé chaque soir après 7 h. 40);

28 novembre 1923, le secteur sud de la ligne est entièrement fermé pour cause de reconstruction.

31 décembre 1923, commencement de la construction de l'agrandissement vers Morden.

20 avril 1924, réouverture du secteur nord et inauguration d'un système de communications directes vers le Hampstead tube (London Electric Railway), par Camden Town.

1^{er} décembre 1924, réouverture du secteur sud;

13 septembre 1926, ouverture de l'agrandissement de la ligne vers Morden (Clapham Common à Morden) et inauguration d'un système de communications directes vers le Hampstead Tube par le prolongement de la ligne de Kennington;

31 janvier 1927, ouverture du dépôt de Morden Station.

Central London Railway.

Déclaré le 5 août 1891.

30 juillet 1900, ouverture de la ligne toute entière de Shepherd's Bush à la Banque, avec un tarif unique de 2 pence par voyage.

1^{er} juillet 1907, abandon du système du tarif unique.

14 mai 1908, ouverture de la section de Shepherd's Bush à Wood Lane.

1^{er} juillet 1911, Introduction des abonnements de saison.

15 juillet 1912, mise en service des premiers escaliers roulant à la station de Liverpool Street.

28 juillet 1912, ouverture de la section Banque-Liverpool Street. Les autorisations parlementaires pour cette ligne dataient déjà de 1897, mais sa construction fut retardée.

15 octobre 1912, ouverture de la station de Broad Street.

1^{er} janvier 1913, le contrôle de la compagnie passe aux mains de l'Underground.

1^{er} janvier 1915, création du fonds commun de l'Underground.

3 août 1920, inauguration d'une ligne directe jusqu'à Ealing Broadway, empruntant le Great Western Railway. Ce service fut rendu possible par la construction

d'une courte ligne autorisée en 1911, réunissant le Central London Line à celles d'Ealing et de Shepherd's Bush au Great Western.

1^{er} août 1923, introduction d'abonnements de saison combinés pour les tramways, les autobus et les métros.

5 novembre 1923, ouverture des stations de North Acton et de West Acton sur le Great Western Railway.

18 mars 1928, clôture de la Centrale électrique de Wood Lane, le courant étant dès lors produit par celle de Lots Road.

London Electric Railway.

Cette affaire résulte d'une fusion effectuée en vertu d'un acte du Parlement de 1910, de trois entreprises : la Baker Street and Waterloo, déclarée le 28 mars 1893 ; la Charing Cross, Euston and Hampstead, déclarée le 24 août de la même année, et la Great Northern, Piccadilly and Brompton, déclarée le 6 août 1897. Cette dernière compagnie provenait elle-même de la fusion de deux compagnies à l'origine indépendantes, la Brompton and Piccadilly, déclarée en 1897, et le Great Northern and Strand, déclarée en 1899. Les trois lignes furent connues dans le public sous le nom des tubes de Bakerloo, Hampstead et Piccadilly. L'acte de fusion fut applicable à partir du 1^{er} juillet 1910.

10 mars 1906, la ligne de Bakerloo est ouverte entre Baker Street et Kennington Road.

5 août 1906, ouverture du prolongement Kennington Road à Elephant and Castle.

15 décembre 1906, ouverture de la Piccadilly Line, entre Hammersmith et Finsbury Park.

27 mars 1907, prolongement de la ligne de Waterloo, de Baker Street à Great Central Station.

15 juin 1907, ouverture du prolongement de Great Central Station à Edgware Road.

22 juin 1907, ouverture de la ligne de Hampstead, de Charing Cross Strand à Golders Green et Highgate.

30 novembre 1907, ouverture du prolongement de la ligne de Piccadilly de Holborn au Strand (station de Aldwych).

4 octobre 1911, mise en service des premiers escaliers roulants à la station de Earl's court.

1^{er} décembre 1913, ouverture du prolongement de la ligne de Waterloo, de Edgware Road à Paddington.

6 avril 1914, ouverture du prolongement de la ligne de Hampstead, de Charing Cross (Strand) à Charing Cross (Embankment).

1^{er} janvier 1915, établissement du fonds commun de l'Underground.

31 janvier 1915, ouverture du prolongement de la ligne de Bakerloo, de Paddington à Kilburn Park.

11 février 1915, ouverture du prolongement de Kilburn Park à Queen's Park (par le L.&N.W.R., maintenant L.M.S.R.).

10 mai 1925, inauguration d'un service direct par le Bakerloo Tube, empruntant les voies du London et North Western, entre Queen's Park et Willesden Junction.

10 avril 1917, inauguration d'un service direct de Queen's Park à Westford, sur le London and North Western Railway. Ce service, pendant deux ans, ne fonctionna qu'en semaine. Il ne fut ouvert le dimanche que le 6 juillet 1919,

29 mars 1920, le matériel roulant du London Electric et du London and North Western sont mis en service sur la Bakerloo Line.

16 décembre 1921, mise en service, à la station de Kilburn Park, des premiers passimètres (guichets pour la distribution des billets, équipés avec des appareils électriques, et permettant une accélération notable du service).

1^{er} mai 1923, introduction des abonnements de saison combinés, valables dans les métros, autobus et tramways.

19 novembre 1923, ouverture du prolongement de la ligne de Hampstead, de Golders Green à Hendon.

20 avril 1924, ouverture du prolongement de la ligne de Hampstead, de Euston à Camden Town, et inauguration d'un service direct vers Moorgate, par la ligne du City and South London.

18 août 1924, ouverture du prolongement du Hampstead Tube, de Hendon à Edgware.

1^{er} décembre 1924, inauguration d'un service direct vers Clapham Common.

13 décembre 1926, ouverture du prolongement de la ligne de Hampstead, de Charing Cross à Kennington; inauguration d'un service direct par le City and South London vers Morden, par Charing Cross et Bank.

10 décembre 1928, ouverture de la nouvelle station de Piccadilly Circus.

4 juillet 1932, inauguration d'un service direct effectué sur les voies de la District Line par les trains de la Piccadilly Line, vers South Harrow, par Hammersmith.

19 septembre 1932, ouverture du prolongement de la Piccadilly Line, de Finsbury Park à Arno's Grove.

9 janvier 1933, inauguration d'un service direct par les trains de la Piccadilly Line sur les lignes du District, vers Northfields, par Hammersmith.

13 mars 1933, ouverture du prolongement de Arno's Grove à Enfield West et services directs pour Hounslow West.

31 juillet 1933, ouverture du prolongement de Enfield West à Cockfosters.

23 octobre 1933, inauguration d'un service direct par les trains de la Piccadilly Line, de Uxbridge à Cockfosters.

Le Central London avait aussi à l'origine sa propre centrale électrique à Wood Lane, Sheperd's Bush, mais celle-ci fut fermée le 18 mars 1928, le courant étant par la suite fourni par celle de Lots Road.

Les dépôts des anciens participants de l'Underground sont à Cockfosters, Ealing Common, Golders Green, London Road (S.E.), Morden, Northfields, et Wood Lane. De plus, il existe une école d'enseignement technique pour conducteurs et receveurs, à Lambeth North Station.

Centrale Electrique et Dépôts.

La Centrale Electrique de la Metropolitan Line est à Neasden, où se trouvent aussi les dépôts pour la revision du matériel roulant, ainsi que des hangars à wagons et à locomotives. Cette compagnie est la seule à avoir un dépôt où sont ainsi centralisés tous ces services. Elle possède aussi des dépôts à Hammersmith et à Drayton Park.

La Compagnie du District et ses associés empruntent le courant à la grande centrale de Lots Road, Chelsea,

qui fournit aussi l'East London Railway, le chemin de fer de White Chapel et de Bow, et, en plus, nous l'avons vu, les London Limited Tramways. Cette centrale possède quarante chaudières et dix turbo-générateurs, qui peuvent produire 150.000 kw.

CONCLUSIONS

Avant d'examiner l'évolution au terme de laquelle est apparue la nouvelle loi de 1933, récapitulons sommairement les caractéristiques de l'organisation des transports en commun à Londres avant le vote de London Passenger Transport Act.

Les facilités de transport que réclamaient journellement les quelques 9.000.000 d'individus qui constituent la population de la métropole dans un rayon d'environ cinquante kilomètres autour de Charing Cross, étaient jusqu'à ce moment procurées par des chemins de fer de surface et souterrains, par des omnibus, par des autocars et des tramways dont la propriété appartenait soit à des compagnies particulières soit à des municipalités.

Le nombre de ces différentes entreprises était le suivant:

Chemins de fer de surface et souterrains:

Appartenant aux grands réseaux	4
Chemins de fer souterrains	5
Entreprises d'omnibus	66

Entreprises d'autocars 21

Entreprises de tramways:

Appartenant à des compagnies privées .. 3

Appartenant à des Municipalités 13

Soit un total général de 112

On estime à 4.051.500.000 le nombre de voyageurs transportés par ces diverses entreprises en 1932.

Les tramways, omnibus, autocars et chemins de fer dont les lignes étaient desservies par les compagnies associées de l'Underground Electric Railways Company of London Limited, étaient coordonnés et fonctionnaient sous une seule direction. Mais en dehors des services qu'assurait ce groupe, il n'existait aucune mesure de coordination pour la conduite des diverses entreprises de transport en commun à Londres. Chacune de ces affaires était abandonnée à elle-même, et quoique cependant depuis 1924 il y ait eu une législation dont l'objet était de ne pas laisser augmenter indéfiniment le nombre des omnibus circulant dans les rues, aucune mesure n'avait été prévue pour mettre fin à la libre concurrence, ou pour prévoir une coordination systématique de tous les services de transport en commun à Londres.

Le résultat de cette politique (ou de cette absence de politique) fut au total le suivant:

1° Le système des transports en commun, dans son ensemble ne se développa pas autant, ou ne fit pas l'objet de projets d'extension aussi délibérément envisagée, que s'il y avait eu pour les diriger une seule compagnie responsable de l'organisation de tous les services de transports. Un regard jeté sur la carte des

métros à Londres montre clairement cette absence de coordination même entre les promoteurs d'entreprises identiques.

En outre, il faut se rappeler que les métros appartenant au réseau de l'Underground, étaient à l'origine des entreprises distinctes, avant que le contrôle en appartint (sauf celui du Metropolitan Railway) à l'Underground Electric Railway;

2° Les différents moyens de transport — le train, l'autocar, l'omnibus, le métro et le tramway — ne furent pas toujours utilisés de la façon la plus économique possible. Par exemple les affaires qui s'occupaient seulement de tramways ont naturellement tendu à ne développer que leurs réseaux de tramways sans se demander si dans telles ou telles circonstances d'autres moyens de transports ne seraient pas plus à préconiser;

3° Les efforts des grandes compagnies d'omnibus les plus sérieuses furent toujours entravés par une concurrence purement spéculative de la part des petits propriétaires d'omnibus;

4° De telle sorte que certaines facilités de transport ont fait l'objet d'un double emploi, que de vastes sommes d'argent ont été gaspillées, et que des lignes ont dû être établies simplement pour faire face à la concurrence;

5° Les capitaux investis dans les principales entreprises de transport ont rapporté de faibles revenus;

6° Etant donné l'extension rapide du développement de Londres tant en surface qu'en population, les compagnies de transport n'ont plus été capables de satisfaire aux demandes de nouvelles lignes et spécialement à la demande de facilités rapides de transit. Les constructions de chemins de fer souterrains depuis la guerre

ne se sont faites qu'avec l'aide substantielle des finances du Gouvernement;

7° L'électrification de certaines lignes de banlieue n'a pas eu lieu, ou fut suspendue en raison des arguments exposés aux paragraphes III, IV et V ci-dessus.

Tel était donc l'état des transports en commun à Londres au moment où fut proposé au Parlement le London Passenger Transport Bill, en mars 1931.

Il faut bien dire cependant que la proposition de cette nouvelle loi n'était pas le résultat d'une brusque constatation des dangers découlant de la situation; depuis plusieurs années était apparue la nécessité de prendre des mesures énergiques et il y avait longtemps que l'on savait que les dangers d'une concurrence effrénée militeraient un jour ou l'autre en faveur d'une réorganisation complète des transports en commun de Londres. Le problème avait déjà fait l'objet des travaux d'une série de commissions et de comités remontant à 1863; nous allons maintenant voir qu'invariablement ces rapports recommandaient la suppression de cette concurrence désastreuse, par l'établissement, sous une forme ou sous une autre d'une puissante autorité centrale dotée de vastes pouvoirs de contrôle.

CHAPITRE IV

ENQUÊTES ET COMMISSIONS

Si l'on n'est arrivé que très tardivement à ce que l'on pense être la solution du problème des transports en commun à Londres, ce n'est certes pas faute d'avoir provoqué un nombre suffisant d'enquêtes officielles dirigées tant par des membres du Parlement que par telle ou telle personnalité plus particulièrement désignées par ses capacités techniques pour donner son avis en la matière. Le résultat en est un grand nombre de rapports et de compte-rendus dont voici la liste, tout au moins de ceux qui traitent directement de la question :

Select Committee of the House of Lords on Metropolitan Railway Communication, 1863;

Royal Commission on London Traffic, 1905 (cmd 2597);

Select Committee of the House of Commons on motor traffic in the Metropolis, 1913 (H. C. 278 of 1913);

Select Committee of the House of Commons on Transport in the Metropolitan Area, 1919 (H. C. 147 of 1919);

Minister of Transport Advisory Committee on London Traffic (Kennedy Jones Committee) 1920 (cmd 636);

Royal Commission on London Government, 1923 (cmd 1830).

Ministry of Labour Court of Inquiry (Chairman, Sir Arthur Colefax, K. C.) into the London Passenger Transport Strike, 1924;

Inquiries held by the London and Home Counties Traffic Advisory Committee. Scheme for the coordination of Passenger Transport Facilities in the London Traffic Area, 1927 (connu sous le nom de « blue report »).

Si donc la solution du problème avait été fonction du nombre de rapports et d'enquêtes qu'il a provoqués, il semble que Londres devrait être actuellement, « un véritable paradis des transports ».

Un fait cependant est extrêmement frappant: de la lecture de ces divers rapports dont la rédaction s'étage sur plus de soixante-quatre années, se dégage d'une façon très nette une unité de principe invariable, une conclusion économique dont l'idée directrice demeure toujours celle qui apparaît déjà dans le rapport des Lords de 1863 qui recommande comme nous l'avons déjà vu, que tout système de communications par voie de fer à l'intérieur de la métropole, soit établi sous une direction unique. Naturellement, étant donné les diverses circonstances tant politiques qu'économiques, les recommandations énoncées dans ces divers rapports ne sont pas toujours exactement les mêmes, mais on peut très bien dégager dans les uns comme dans les autres les idées principales suivantes qui en sont comme les leit-motiv:

1° Nécessité de voir placer la direction de tous les services de transport dans la métropole autant que cela sera possible, entre les mains d'une seule autorité;

2° Nécessité de donner à cette autorité unique des

pouvoirs, suffisants pour coordonner, dans l'intérêt du public, les divers modes de transports à Londres;

3° Impossibilité de confier d'une façon efficace la direction de tous ces services de transport à tout organisme émanant directement des autorités politiques, tant centrales que locales;

4° Nécessité enfin, si l'on veut arriver à une organisation efficace des transports en commun à Londres, de confier cette direction à un corps d'individus restreint, mais compétent.

Telles sont donc en substance les recommandations à peu près invariables de ces diverses commissions d'enquête. La « Royal Commission on London Traffic » recommanda en 1905, la création d'une autorité permanente, dotée d'une expérience et d'une connaissance spéciale, et donnant tous ses soins à toutes les questions ayant trait à la locomotion et aux transports à Londres.

Elle demandait d'une façon pressante que « les chemins de fer et les tramways affectés aux transports urbains et suburbains fussent exploités par de grandes entreprises, sous une réglementation suffisante pour protéger les intérêts du public ». La concurrence, continue le rapport, est rarement profitable, et « peut aboutir souvent au gaspillage; l'existence de tramways et de chemins de fer nombreux, dirigés par des entreprises séparées, ajoute à la fois aux dépenses d'exploitations, et diminue les facilités de communication de l'une à l'autre ligne ».

Le rapport de 1905 recommande, au sujet du choix des membres du Comité de Direction un mode d'élection qui sera à peu près celui adopté en 1933 et stipule que « comme il est indispensable que les individus

choisis soient extrêmement compétents, le choix en soit spécialement laissé au Gouvernement de votre Majesté ».

La commission de 1905 eut aussi à s'occuper du problème de la représentation municipale. A ce sujet elle concluait :

« Il est infiniment souhaitable que le Comité de Direction reste en contact et travaille en harmonie avec les principales autorités municipales de Londres, et pour cela, nous serions heureux qu'il soit possible de faire nommer un membre du Comité de Direction par le London County Council et un autre par la Corporation de la Cité de Londres ; toutefois cette mesure ne nous semble pas pour le moment souhaitable étant donné les circonstances actuelles. Il est impossible que toutes les autorités du Comité et toutes les autres autorités locales du « Grand Londres » soient représentées dans le Comité — et l'objection a été soulevée que celles de ces autorités qui seraient représentées jouiraient par là d'une influence injustifiée, au préjudice de celles des autres autorités non représentées dont les intérêts pourraient être en conflit avec elles. Nous sommes, dès lors, conduits à la conclusion que le mieux serait que tous les membres du Comité y compris le Président, soient désignés par le Gouvernement de votre Majesté. »

Le Comité Kennedy Jones, de 1920, qui était composé de représentants du Ministère des Transports, de la Police, et des autorités locales du « Grand Londres », recommandait à l'unanimité dans son rapport, publié en 1923 :

a) L'établissement d'une autorité permanente dont les pouvoirs exécutifs seraient statutairement définis,

mais demeureraient sous le contrôle du Ministre des Transports;

b) Que cette autorité soit nommée « London Traffic Authority » et se compose d'un Président et de deux Membres nommés par le Gouvernement;

c) Que ces Membres soient des personnes dont les services et le passé inspirent confiance au public et qu'ils soient choisis: « sur l'assurance que leur expérience leur permettrait individuellement de se spécialiser dans tel ou tel aspect des problèmes de transports »;

d) Enfin que les traitements et autres dépenses provoquées par l'existence de cette autorité, soient alimentées par des crédits votés par le Parlement et rattachés au budget du Ministère des Transports.

Les devoirs qu'auraient cette autorité, devaient être les suivants:

Préparation de projets destinés à améliorer la circulation à Londres;

Coordination, dans l'intérêt du public, de toutes les entreprises de transport à Londres

La Commission royale sur le Gouvernement de Londres (1923) résumait toutes les enquêtes qui l'avaient précédée dans le paragraphe 132 de son rapport et aboutissait à la conclusion de principe suivante:

« Après avoir examiné les recommandations des quatre corps d'enquêteurs auxquels nous nous sommes référés, nous avons trouvé certains éléments communs à tous les services nombreux et divers que l'on groupe généralement sous le titre de transports » à savoir (1) que ces services ne peuvent pas être administrés avec efficacité à l'intérieur des limites actuelles de l'orga-

nisation du Gouvernement central ou des autorités locales; (2) qu'ils devraient être placés, dans la mesure du possible, entre les mains d'une autorité unique; et (3) que cette autorité unique devrait être un corps restreint et compétent. »

La Commission royale recommandait aussi que fut nommé par le Gouvernement un « Statutory advisory Committee for London and the Home Counties » dont l'objet aurait été de conseiller le Ministre compétent sur telle ou telle question ayant trait à Londres et dans une vaste superficie entourant la ville, à toutes les questions de transport, d'urbanisme, de logement et d'écoulement des eaux.

Le 21 mars 1924, le Ministre du Travail provoqua une enquête sur les causes et les circonstances de la cessation du travail dans les transports en commun à Londres, enquête qui se termina par un rapport présenté le 24 mars 1924 et dont les conclusions étaient que :

1° Au cours de toute l'enquête la question de savoir si les réclamations des travailleurs demandant une augmentation de leurs salaires, étaient justifiées, n'avait pas été examinée dans le fond;

2° Que la crise dont la commission d'enquête était chargée d'examiner les causes provenait, en grande partie du fait que les entreprises de tramways à l'intérieur de la Métropole ne gagnaient pas de bénéfices suffisants pour leur permettre de faire face aux réclamations de leurs employés. Que la raison en était la concurrence sévère dont les tramways étaient l'objet de la part des omnibus, en dehors de tout contrôle destiné à assurer une certaine coordination des facilités de transport, et d'autre part les lourdes dépenses que nécessitaient

l'entretien et la remise à neuf de toute l'infra-structure de leurs lignes aux prix élevés actuels de ces travaux ;

3° Qu'il y avait unanimité de la part de tous ceux qui lui avaient paru compétents en la matière, pour déclarer que le remède à cet état peu satisfaisant de l'industrie en question ne devait pas être recherché dans une élévation du niveau des tarifs ;

4° Que toutes les diverses opinions représentées expriment l'idée, avec laquelle les enquêteurs sont d'accord, que sans l'existence de quelque contrôle général coordonnant les transports de voyageurs à l'intérieur du district métropolitain, il y a peu de chance, sinon aucune, d'améliorer les conditions de cette industrie ;

5° Qu'une initiative ayant pour objet, de la part du Gouvernement de proposer et de faire voter une mesure législative dont le but serait de placer l'organisation du transport des voyageurs dans le district métropolitain sous un contrôle unique assurant la coordination de tous les moyens de transport, était, de l'avis des enquêteurs, la base seule et unique sur laquelle pourrait se rouvrir les négociations entre les parties.

Les négociations furent donc effectivement rouvertes et c'est dans ces circonstances que fut voté le London Traffic Act de 1924 dont nous avons déjà examiné le détail. Le London and Home Counties Traffic Advisory Committee devait d'ailleurs être bientôt fort occupé non seulement à donner au Ministre des Transports des conseils sur la manière dont il devait exercer ses pouvoirs pour limiter la concurrence due aux autobus, mais encore à rédiger une série d'enquêtes sur les facilités de voyage vers et à partir du nord, du nord-est, de l'est et du sud-est de Londres (Inquiries into travelling

facilities to and from North, North East, East and South East London). Les plus importants témoignages y furent apportés par M. Frank Pick qui faisait partie du groupe des compagnies de l'Underground. Ces enquêtes sont une source précieuse de renseignements multiples et minutieux sur toutes les difficultés imaginables auxquelles peuvent se heurter les dirigeants d'une grande compagnie de transports pour établir telle ou telle ligne dans tel ou tel quartier. C'est d'ailleurs largement en se basant sur les conclusions de M. Frank Pick que le Comité rédigea ses recommandations.

A propos du problème des transports dans l'est de Londres, le Comité écrivait dans sa séance du 7 août 1926 :

« En terminant, le Comité désire ajouter que les preuves apportées à cette enquête renforcent son opinion qu'on ne pourra jamais arriver à une solution durable du problème des transports en commun à Londres tant que dureront les méthodes actuelles de concurrence. Ce n'est qu'en éliminant toute concurrence, cause de gaspillage, anti-économique et inutile entre les diverses agences de transport qu'il sera possible d'effectuer quelque amélioration importante, spécialement pour ce qui touche à la construction de nouvelles lignes de chemins de fer, soit en surface soit souterrains. Comme moyen pour atteindre cette fin, la Commission, dans son rapport sur son enquête sur les facilités de transport dans le nord et le nord-est de Londres a exposé les propositions soumises au cours de l'enquête et dont l'objet était l'établissement d'une direction unique et d'un fonds commun, propositions qui lui paraissent devoir présenter une solution possible à la totalité du problème des

transports en commun à Londres. Les preuves fournies au cours de cette enquête sur laquelle est basée la rédaction de ce rapport ont convaincu la Commission qu'un système d'exploitation unifiée des divers modes de transports locaux, c'est-à-dire chemins de fer souterrains et autres chemins de fer locaux, tramways et omnibus serait la seule solution permanente qui puisse être apportée à l'ensemble du problème des transports en commun à Londres. »

C'était donc bien l'affirmation du principe de la coordination au lieu de celui de la concurrence. Ces mêmes principes apparaissaient encore dans un autre rapport de l'Advisory Committee, daté du 31 janvier 1927, et qui concerne les facilités de transport dans le nord-est de Londres. La Commission y déclare :

« Nous reconnaissons que des passagers éventuels se heurtent souvent à de grandes difficultés lorsqu'ils veulent monter dans les omnibus ou les tramways qui desservent des arrêts tels que ceux de New-Cross Gate ou d'Elephant and Castle, du fait que ces véhicules sont déjà complets, remplis de voyageurs à longue distance ; mais nous considérons que le remède à un tel mal n'est pas dans la mise en circulation dans les rues de véhicules nouveaux, mais réside dans le contrôle unique établi sous l'égide d'une autorité publique, de tous les modes de transport à Londres, de sorte que leur exploitation puisse être plutôt complémentaire que faire l'objet d'une concurrence, et soit arrangée de telle sorte qu'elle puisse faire face aux besoins de la clientèle des voyageurs. »

Ces conclusions qui aboutissaient à condamner la libre concurrence en matière de transports ne venaient pas

des socialistes mais d'une commission composée dans l'ensemble de personnes qui étaient ou conservatrices ou modérément libérales.

La Commission fut autorisée par le Ministre des Transports, le 19 avril 1926 « à discuter avec les compagnies et les municipalités assurant l'exploitation des transports en commun à Londres, la question de savoir s'il était possible ou désirable d'assurer entre elles une plus grande coopération ou une action plus combinée ». Ce fut là l'origine du fameux « Blue Report » du 27 juillet 1927, publié sous le titre officiel de : « A Scheme for the coordination of Passenger Transport Facilities in the London Traffic Area » (un projet de coordination des facilités de transports de voyageurs dans l'aire des transports à Londres). Le plan proposé par la Commission est défini dans le paragraphe 2 du rapport : « Délimitation du plan ». Le projet comporte l'unification (consolidation) des services de transports de voyageurs à Londres, sous tel contrôle que nécessitera la protection des intérêts de la communauté en matière de :

- a) niveau des tarifs ;
- b) opportunité des services ;
- c) développement, dans les limites des ressources dont on pourra disposer.

« Afin d'éliminer l'opposition entre les intérêts financiers des diverses sections et afin d'assurer que les services unifiés seront exploités d'une façon efficace et économique, le plan comporte ensuite l'établissement d'un fonds commun et d'une direction commune, dont feront partie les entreprises de transport à Londres ou dans l'aire des transports par chemins de fer souter-

rains ou autre chemins de fer locaux, et celles de tramways et d'omnibus.

« La propriété de ces diverses entreprises devrait rester celle des propriétaires actuels, que ceux-ci soient des municipalités ou des compagnies particulières, mais une exception devrait être faite à ce principe, ou tout au moins il pourrait être nécessaire de s'écarter légèrement de son application, pour ce qui touche aux petits propriétaires d'omnibus, si l'on tient compte de leur nombre et de la petitesse des intérêts représentés par plusieurs d'entre eux.

En ce qui concerne les grands réseaux de chemins de fer, il n'est pas suggéré que les lignes suburbaines de ces grands réseaux soient englobés dans le projet. Une telle mesure soulèverait des complications tant en matière de comptabilité que d'exploitation sans parler des conflits d'intérêts possibles. Il est cependant désirable que des pouvoirs soient conférés à ces compagnies pour leur permettre de signer des arrangements avec les parties au projet, pour leurs itinéraires, pour l'échange et la prise en charge des voyageurs; pour l'établissement de services directs; pour la prise à bail et pour l'exploitation de telle ou telle ligne suburbaine; pour le « pooling » des recettes et autres matières d'intérêt commun. La nature de ces pouvoirs serait celle d'une simple faculté offerte aux compagnies, mais ils ne seraient pas obligatoires. »

« La Commission estime que si les propositions énumérées dans ce mémorandum sont acceptées, les compagnies de transport qu'elles concernent pourront se suffire à elles-mêmes sans qu'il soit nécessaire de hausser le niveau des tarifs actuellement en vigueur. »

En fait donc, c'était un système de monopole que la Commission royale avait en vue et puisque les entreprises existantes devaient être conservées, c'était d'un monopole privé qu'il s'agissait. De plus la Commission recommandait que ce système de fonds commun et de direction unique qu'elle préconisait fut établi pour une période **minimum** de quarante-deux ans.

Il était inévitable que, dans ces conditions, le parti travailliste et plus particulièrement la section de Londres de ce parti, fit opposition à un tel projet. Certains auteurs socialistes — dont Sir Herbert Morrison, ne cachent pas leur regret de ce que les représentants des Trade-Unions dans la commission, quoique membres du Labour Party, aient signé en tant que représentants des Trade Unions, ce qu'ils estiment un rapport anti-socialiste. M. Morrison fait ainsi le sommaire de ce qu'il pense avoir été les idées des représentants des Trade-Unions: « La concurrence est un danger pour le niveau du travail de nos membres; il faut que quelque chose soit fait pour stabiliser l'industrie; et comme on ne peut immédiatement envisager la propriété publique, nous pensons que le mieux est encore de souscrire au projet proposé. » (1). Il faut d'ailleurs remarquer que, moins de deux ans après, devait apparaître un gouvernement travailliste qui devait incorporer au projet de loi l'idée de la propriété publique.

Néanmoins, on peut dire que la base économique des conclusions du « Blue Report » était la critique socialiste du système économique capitaliste de la concurrence. Enfin, comme le fait encore remarquer M. Mor-

(1) *Socialisation and Transport*, p. 37.

raison, le choix des termes; mêmes du rapport a souvent sans doute été influencé par le fait que la commission adressait le rapport à un Ministre conservateur, le colonel Wilfrid Ashley, qui était président de la ligue anti-socialiste. Mais ce projet qui laissait subsister individuellement les nombreuses entreprises privées et séparées et qui faisait des tramways municipaux un monopole privé, n'était pas à proprement parler un projet d'unification de toutes les compagnies de transports ou de fusion de celles-ci en une seule. Il n'était qu'un premier pas vers une mesure dont la portée devait être plus complète encore et qui devait être définie d'une façon plus exacte dans les deux Bills de coordination des transports de 1928 et de 1929 dont il nous faut maintenant examiner la teneur.

CHAPITRE V

LES DEUX PROJETS DE COORDINATION

1928-1929

Dans le Blue Report, les membres de la Commission nommée pour donner au Ministre leur avis avait insisté sur la nécessité d'obtenir rapidement l'approbation du Gouvernement à leur projet, afin de pouvoir immédiatement commencer les négociations avec les diverses compagnies intéressées. Mais le Gouvernement hésitait à prendre la charge d'une si lourde responsabilité et finit par répondre qu'il accepterait de donner son approbation à un projet de loi à condition toutefois que ce projet fut de nature à ne soulever aucune controverse. Le Ministre, le colonel Ashley, sur la recommandation du président de la Commission consultative, Sir Henry Maybury reçut les membres du London County Council — dont Sir Herbert Morrison, comme chef du Labour Party — afin de connaître leur opinion et de leur expliquer qu'on ne pouvait envisager un projet de loi gouver-

(1) Les renseignements utilisés pour la rédaction de ce chapitre sont tirés pour la plupart du livre de M. MORRISON, qui, mieux que personne, puisqu'il est très largement responsable du vote de la loi de 1933, était placé pour exposer les difficultés auxquelles se sont heurtés les auteurs de la nouvelle législation.

nemental qu'à la seule condition que ce projet fut exempt de toute mesure pouvant prêter à controverse. Les représentants du Parti de la « réforme municipale » étaient d'accord avec le Ministre, mais Sir Herbert Morrison fit savoir sans équivoque qu'un tel projet serait considéré par le parti travailliste comme le type du projet prêtant à controverse et que ce parti n'épargnerait aucun moyen légal pour y faire opposition. « Cela tua l'idée d'un projet de loi gouvernemental » ajoute M. Morrison.

A la suite de ce refus, le Ministre réunit plusieurs fois les directeurs des diverses entreprises de transport de la région londonienne. Malheureusement on n'avait pu s'assurer le consentement des autorités locales travaillistes possédant des tramways dans les environs de Londres, non plus que celui des représentants des grands réseaux, du Metropolitan Railway, ni des propriétaires indépendants d'omnibus — de telle sorte que les négociations demeurèrent en somme confinées au groupe des compagnies de Lord Ashfield (Underground) et à celui des tramways du London County Council. On essaya d'abord d'arriver à une entente sans le vote d'une loi, mais cet effort fut inutile et l'on se rendit vite compte de la nécessité d'une mesure législative

Le résultat en fut la présentation au Parlement au cours de la session de 1928-1929 de deux projets de loi : le London County Council (coordination of Passenger Traffic) Bill et le London Electric Railway Companies (coordination of Passenger Traffic), Bill. L'objet de ces deux projets était de donner pouvoir au London County Council et au London Traffic Combine, pour conclure des arrangements en matière de :

1° Direction unique, exploitation, développement, améliorations de leurs entreprises respectives;

2° Allocation et répartition du trafic, mais aussi des bénéfices et des dépenses;

3° Etablissement d'un fonds commun: contrôle, exploitation et utilisation de ce fonds.

Les projets autorisaient aussi les deux parties à entrer en négociation avec toutes les autres entreprises de transport en commun dans la région londonienne.

Le Ministre des Transports renvoya les projets devant la Commission consultative. Sir Herbert Walker, représentant des grands réseaux continua à affirmer une attitude d'indépendance, comme il l'avait fait à propos du Blue Report. M. Mallender, qui représentait les propriétaires d'omnibus indépendants fit connaître son avis favorable aux deux projets, tout en demandant qu'on n'en revint pas au système préconisé par le Blue Report. Les trois représentants des Trade-Unions, M. J. E. Binks qui représentait l'Union Nationale des Cheminots; M. John Cliff et le conseiller Ben Smith, membre du Parlement, qui représentaient la « Transport and general Workers Union », ne furent pas sans déconseiller au Gouvernement de donner son appui aux deux projets de loi car ceux-ci n'appliquaient pas suffisamment les recommandations du Blue Report, et parce que à leur avis c'était au Gouvernement lui-même de prendre l'initiative de toute législation adoptée en application du Blue Report. La majorité de la commission consultative conseilla au Ministre de donner son appui aux Bills d'abord, puis ensuite comme conséquence au Blue Report. La différence principale entre les Bills et le Blue Report était que les Bills s'étendaient à deux compagnies seulement — quoique les plus

importantes. Une autre différence, était le fait de la procédure parlementaire qui s'oppose à ce que soit voté sous forme de projet de loi de droit privé une loi ayant pour objet d'établir un contrôle public sur telle ou telle entreprise dans la forme et avec l'étendue que prévoyait le Blue Report. En conséquence le Gouvernement donna son appui aux deux projets de loi, comme la commission le lui recommandait. Mais le Labour Party de Londres et les membres travaillistes du London County Council attaquèrent vivement ces deux projets comme ils l'avaient annoncé. Les raisons pour lesquelles les membres travaillistes du Parlement faisaient une telle opposition ont été exposées par leur leader dans cette affaire, Sir Herbet Morrison dans un petit pamphlet politique (1).

1° Le plan de la Commission consultative comprenait la coordination de tous les services de transports de voyageurs à l'intérieur de la métropole, mais il se pouvait qu'aux termes du projet présenté par le Conseil, d'importants services ne soient pas inclus dans le nouveau plan;

2° Le London County Council recommandait dans son premier projet que le contrôle unifié du fonctionnement des diverses entreprises intéressées fut attribué à une autorité dont les pouvoirs étaient statutairement définis, et qui représentait le public. Mais le nouveau Bill ne comporte pas cette disposition; de telle sorte que le projet s'écarte non seulement du plan présenté par la commission consultative des transports (qui avait fait

(1) *The London Traffic Fraud*, par Herbert MORRISON. London Labour Publications Ltd., 258/262, Westminster Bridge Road S.E.1.

elle aussi une recommandation à peu près identique), mais aussi des recommandations mêmes du conseil ;

3° Enfin, les modalités de l'arrangement ayant été pratiquement décidées entre le London County Council et les compagnies de Lord Ashfield, le nouveau projet semble avoir été calculé pour contraindre les autres autorités municipales, possédant des entreprises de transport, à faire partie de la nouvelle organisation sous des conditions déterminées à l'avance par d'autres qu'elles-mêmes, et dont elles n'ont pas eu à discuter les clauses ;

4° Quoique le projet prévoie bien l'existence d'un fonds commun pour la totalité des excédents de recettes des tramways du London County Council, il laisse subsister cet autre fonds commun privé où sont versées d'abord les recettes des compagnies de Lord Ashfield, de telle sorte que seul l'excédent disponible de ce fonds privé sera versé dans le fonds général commun à ces compagnies et aux tramways du London County Council ;

5° Le contrôle de la circulation à Londres, y compris celle des tramways du London County Council, va désormais passer entre les mains de directeurs privés. Le projet prévoit bien que le L. C. C. sera représenté au Comité de Direction. Mais dans quelle proportion ? Lord Ashfield propose deux sièges seulement sur un total de vingt disponibles ;

6° Le projet ne parle pas de ce qu'il adviendra des 17.000.000 £ payés par les contribuables et qui ont été dépensés pour les tramways du London County Council ;

7° Malgré la promesse faite autrefois par le Conseil que les tarifs ne seraient pas augmentés, le nouveau

projet prévoit que ces tarifs pourront éventuellement être augmentés pour permettre le paiement de dividendes à un capital privé qui, seul, ne toucherait peut être pas un revenu semblable. Les socialistes critiquent donc très vivement les mots « reasonable return », qualifiant le revenu raisonnable qui doit être donné aux capitaux investis, fût-ce au détriment du maintien de tarifs bas. Le projet, disent ses détracteurs, sauvegarde beaucoup plus les dividendes des actionnaires de Lord Ashfield que les intérêts du public des voyageurs intéressés ;

8° Le projet ne met pas de limites au chiffre total des sommes qui devront être versées sous forme de dividendes et n'indique même pas la portion du capital sur laquelle devra être payée ces dividendes ;

9° Le projet ne prévoit ni l'audition des comptes par le Gouvernement ni la publication de comptes de transports. Il ne parle pas de la publication d'un rapport de commissaires aux comptes non plus que de la vérification des comptes privés du fonds commun des compagnies du trust de Lord Ashfield ;

10° Le projet ne prévoit aucun remède efficace contre l'élévation des tarifs, la suppression des facilités de transports à bon marché ou la suppression de certains services ;

11° Il n'y a pas dans le projet de stipulation suffisante touchant à l'emploi continu des travailleurs de cette industrie ;

12° Enfin le projet ne prévoit aucune autorité qui puisse rendre obligatoire l'abaissement du niveau des tarifs.

Nous voyons donc que la discussion de ce projet avait pris la forme d'une véritable polémique, les orateurs

pour et contre ne s'épargnant par les arguments éinglants. Il y eut même deux séances de nuit du Conseil, les 6, 7 novembre 1928 et les 11, 12 décembre 1928 dont voici le compte rendu, traduit de la brochure de M. Morrison dont il a été parlé plus haut. Ces deux comptes rendus expriment bien à la fois le point de vue des socialistes lorsqu'on leur a parlé de l'éventualité d'une direction privée pour les nouvelles affaires réorganisées et l'attitude du parti municipal de la « Réforme » qui rejeta toutes les propositions des socialistes :

Motions et amendements rejetés les 7 et 8 novembre 1928

Après examen du rapport de la commission spéciale des transports, furent rejetées les motions :

« Demandant au comité financier de soumettre un rapport suffisant et général sur les aspects financiers du problème.

» Demandant une conférence avec les autres entreprises municipales de tramways du plus grand Londres.

» Demandant aux Directeurs des rapports techniques sur la question.

» Ajournant l'examen du projet jusqu'à ce que les électeurs de Londres se soient prononcés aux élections générales prochaines.

» Ajournant l'examen du projet jusqu'à ce que les documents soumis au Comité spécial des transports ne soient plus cités dans l'ordre du jour comme « privés et confidentiels » (ceci est une allusion à une coutume parlementaire anglaise).

» Ajournant l'examen du projet jusqu'à ce que le Comité spécial ait examiné si le fait que son président est entré directement en communication avec Lord Ashfield et en conformité avec les règlements.

» Exprimant l'opinion que la législation proposée ne pouvait faire l'objet de la procédure réservée aux bills de droit privé, mais devait être examinée selon celle commune aux bills de droit public.

» Posant comme condition qu'il y aurait un contrôle municipal sur la direction unique et le fonds commun. (Ceci était un amendement libéral.)

» Stipulant que toute nouvelle dépense de capital devrait être approuvée par une autorité publique et que toute acquisition deviendrait la propriété d'une autorité publique.

» Stipulant que les tarifs ouvriers et autres facilités de transports seraient étendus aux services d'omnibus.

» Stipulant qu'il n'y aurait ni augmentation des tarifs ni suppression des tarifs ouvriers, du tarif réduit de 2 d. de midi ou autres facilités destinées à rendre les transports plus populaires, sans la sanction du London County Council.

» Stipulant qu'aucun arrangement ne sera exécutoire jusqu'à ce qu'il ait été spécialement approuvé par des résolutions des deux Chambres du Parlement.

» Stipulant que les Municipalités seraient représentées à la direction des services communs d'exploitation, d'après une proportion qui devrait tenir compte: a) du capital municipal investi; b) des intérêts publics engagés dans l'établissements d'un monopole des transports et c) qui serait suffisamment élastique pour permettre une augmentation de la représentation municipale au fur et à mesure de l'augmentation du total relatif de capital public investi.

» Demandant que les Trade Unions et associations de personnel soit consultées sur la question des protec-

tions à apporter aux employés et ouvriers affectés par la mise à exécution du projet. »

Motions et amendements rejetés les 11, 12 décembre 1928

Après examen du projet de loi du arlement, furent écartées les motions suivantes :

« Rejetant l'examen du projet jusqu'à ce que l'arrangement proposé par le Trust [de transports londoniens de Lord Ashfield] soit porté devant le Conseil.

» Rejetant l'examen du projet jusqu'à ce que les Commissions appropriées aient déposé leur rapport sur le projet d'association du Trust, projet qui n'a pas été porté devant le Conseil, et auquel les membres du Conseil n'ont pas eu l'autorisation de se référer, quoique le Trust ait pu se procurer et prendre connaissance des amendements apportés au projet du Conseil.

» Limitant le taux maximum de l'intérêt à 5 % ou encore à 1 % en plus du taux de l'intérêt en banque, suivant que l'un ou l'autre est le plus bas.

» Supprimant l'alternative qui subsiste dans le projet, aux termes de laquelle le fonds commun privé (des compagnies de Lord Ashfield) pourra subsister concurremment à celui créé par le projet.

» Introduisant une clause dont l'objet serait d'empêcher la reconnaissance d'un capital privé devenu virtuellement sans valeur.

» Amendement tendant à ne rendre valable les résolutions municipales approuvant l'arrangement que si elles sont passées avec une majorité des trois quarts (comme c'est le cas pour les compagnies formant le Trust).

» Empêchant la nomination de commissaires aux comptes ayant été en relations d'affaires ou commer-

ciales avec l'une ou l'autre des parties à l'arrangement.

» Demandant la publication du rapport des Commissaires aux comptes et un examen spécial des comptes du fonds commun privé.

» Demandant que la majorité des électeurs soient des représentants des conseils municipaux. »

Enfin il est encore intéressant de donner les résolutions votées à la Quinzième Conférence annuelle du Labour Party, tenue le 1^{er} décembre 1928, qui montre bien qu'elles étaient les vues de ce parti :

» Que cette Conférence annuelle du Labour Party qui représente largement les mouvements travaillistes, des Trade Unions, coopératif et socialiste de Londres, expriment leurs craintes à l'annonce faite par le London County Council qu'il a l'intention de transférer la direction des tramways municipaux londoniens à un groupement privé.

» Cette Conférence parlant au nom d'une large proportion des usagers des transports, condamne fermement la décision de la majorité du London County Council qui appartient au Parti de Réforme municipale, et qui décide d'utiliser une procédure de droit privé pour transférer les tramways du Conseil au Trust des transports.

» Cette Conférence estime que puisque le présent projet n'avait pas été proposé aux électeurs ni avant ni après les élections de 1928 au L. C. C. et que puisque le parti de « Réforme » municipale représente une minorité des électeurs qui ont voté, le conseil n'a aucune autorité morale pour s'occuper de ce projet. Le Parti travailliste se sentira libre dès lors, au cas où le projet

serait accepté, de demander aussitôt qu'il le pourra le vote d'une législation ayant pour effet de l'amender.

» Cette Conférence, tout en affirmant sa croyance dans la nécessité d'une coordination de tous les moyens de transport à Londres sur une base compatible avec l'intérêt public, estime qu'une telle mesure n'est pas possible en adoptant une procédure de droit privé. La conférence déclare en conséquence que le problème doit faire l'objet d'une procédure de droit public et que le Bill ainsi voté doit comprendre une clause prévoyant la propriété effective de cette industrie par l'Etat et où le contrôle par une personne morale de droit public de tous les moyens de transport à l'intérieur de l'aire des transports londoniens.

» En conséquence la Conférence fait appel à l'appui général du public londonien dans sa lutte contre les deux bills de droit privé du London County Council et du groupe de l'Underground, en s'appuyant sur les raisons suivantes :

» a) La procédure applicable aux Bills de droit privé n'est pas celle qui convient au problème des transports en commun à Londres ;

» b) Les propositions du London County Council ne prévoient que des garanties tout à fait insuffisantes pour le public et pour les travailleurs occupés dans cette industrie ;

» c) Ces propositions ne prévoient pas qu'une part assez grande sera octroyée à la personne publique dans la direction et le contrôle des entreprises combinées, ou dans le contrôle de l'emploi des capitaux nouveaux, investis dans cette industrie ;

» d) Ces propositions assurent pratiquement au

capital privé la propriété et la direction d'à peu près toutes les extensions futures des lignes de transport en commun à Londres ;

» e) Ces propositions tendent à limiter le développement de ces facilités de transport à bon marché dont les municipalités ont été les pionniers. »

Les deux bills furent lus pour la seconde fois à la Chambre des Communes les 19 et 20 février 1929 et grâce à l'appui du Gouvernement conservateur furent votés par 161 voix contre 107. Du 19 mars au 19 avril 1929, les deux bills furent examinés par un Select Committee on Private Bills dont Sir H. Cautley, M. P., était le président. Au cours de ce stage les deux bills furent légèrement amendés, sans qu'aucun des points fondamentaux fut touché. C'est alors que M. Morrison estimant que les deux bills répondaient si mal aux besoins du public, aux intérêts de qui ils lui apparaissaient même comme contraires, parlant le 17 juillet 1929 au nom du Gouvernement, comme ministre des transports, conseilla très vivement à la Chambre des Communes de rejeter ces deux bills de coordination : ils le furent effectivement par 295 voix contre 172.

Le Gouvernement travailliste, qui était né des élections générales du 30 mai 1929 avait ainsi repoussé le vote d'une mesure qui, quoique prévoyant déjà le groupement des divers modes de transport londoniens sous une direction unique mais privée, ne lui paraissait pas encore suffisamment « avancée » puisqu'elle n'assurait pas l'établissement de cette socialisation des transports, instrument d'un premier pas vers le capitalisme d'Etat, dont nous allons voir qu'il n'allait pas tarder à proposer les termes et les modalités.

CHAPITRE VI

LA GENÈSE ET LE VOTE DE LA LOI DE 1933

SUR LES TRANSPORT EN COMMUN

La loi qui devait, en 1933, modifier complètement l'organisation des transports en commun à Londres fut préparée longtemps à l'avance. Cette préparation, très minutieuse, fut en grande partie l'œuvre de Sir Herbert Morrison. Celui-ci était, en effet, bien placé pour connaître dans leurs détails les problèmes que soulevait une telle réorganisation. Nommé en 1915 secrétaire du Parti Travailleiste de Londres, qui avait été créé en 1914, il s'était occupé, dès son entrée en fonctions, du problème que pose à Londres l'organisation des transports en commun. Il avait pris connaissance de tous les rapports publiés sur la question, avait rédigé toutes les déclarations faites par son parti et toutes les demandes d'enquêtes adressées au Gouvernement sur le problème. De ce fait, il avait été directement en rapport avec les directeurs de l'industrie des transports, dont il connaissait bien les revendications. De plus, membre du London County Council et plus tard du Comité de celui-ci, plus particulièrement chargé de la circulation et de l'exploitation des tramways, il avait eu un aperçu de l'organisation interne d'une grande entreprise de transports

en commun. Il fit ensuite partie, à titre de membre non professionnel du Railway Rates Tribunal (dont nous verrons que l'objet est de fixer les tarifs des transports) où il représenta le Congrès des Trade Unions et le Labour Party; il y gagna une nouvelle expérience en assistant aux discussions entre les hommes de loi et les représentants des directeurs des diverses compagnies de chemin de fer.

Il fut ensuite nommé Ministre des Transports dans le nouveau Cabinet qui suivit les élections de mai 1929. C'est à ce titre qu'il s'attacha, nous l'avons vu, à dissuader la Chambre des Communes de voter les deux bills de coordination de 1928-1929. Ayant dès lors fait œuvre destructive, et sauvé, tout au moins il l'estime, la population de Londres d'une mesure qu'elle n'eût pas tardé à regretter, il s'efforça de reconstruire, et remit à l'étude le plan qu'il avait conçu pour donner à la ville de Londres une organisation générale des transports en commun qui put satisfaire les plus exigeants et qui était basée sur un principe nouveau dont on n'avait encore jamais fait l'expérience.

Il reçut en cette tâche, dit-il, une aide précieuse de ses collègues de tous rangs au Ministère, collaboration à laquelle il rend hommage en termes élogieux.

Le 2 décembre 1929, Sir Herbert Morrison fit à la Chambre des Communes, en réponse à une « question » qu'avait posé feu M. Harry Gosling, la déclaration suivante, qui était véritablement l'annonce de la politique nouvelle qu'il désirait inaugurer en matière de transports:

« Avec la permission de la Chambre, je vais faire une déclaration à laquelle m'a autorisé le Premier Ministre.

» Le Gouvernement a maintenant examiné la question des transports en commun à Londres. Nous sommes d'accord avec l'opinion émise par la Commission Consultative des transports (London and Home Counties Traffic Advisory Committee) que l'on ne pourra pas arriver à une solution durable du double problème qui consiste d'une part à désencombrer les rues et d'autre part à assurer au public de voyageurs des services adéquats de transports, tant que ne seront pas prises des mesures destinées à éliminer une concurrence qui n'est pas nécessaire et qui est anti-économique.

» Nous sommes également d'accord, d'une façon générale, avec la Commission, pour dire qu'une vaste mesure d'unification, sous le contrôle de l'autorité publique, est indispensable au progrès, et que, d'un autre côté, l'unité de direction, une fois obtenue et une exploitation efficace des différentes entreprises de transport de la région londonienne étant réalisée, il y a peu de doute que l'élimination qui résulterait de cette mesure, d'une concurrence actuellement ruineuse, permettrait qu'un bénéfice suffisant soit retiré de l'exploitation des diverses entreprises existantes, et aux tarifs présentement en vigueur, pour laisser, une fois la défalcation faite de toutes les charges et obligations légales, une marge suffisante pour attirer les capitaux nouveaux nécessaires à la mise en exécution d'un programme de développement régulier et continu des facilités de transport dans cette région.

» L'objet donc d'une nouvelle législation doit être de faire naître autant que possible un système coordonné de transports exploité de telle façon que les recettes seront suffisantes pour faire face à toutes les charges

normales, y compris une rémunération raisonnable du capital.

» Nous avons accordé la plus grande attention à la forme que devrait prendre le groupement [« pooling »] des recettes et la coordination de l'exploitation que nous préconisons, et nous sommes arrivés à la conclusion que les fins que nous poursuivons ne peuvent être entièrement atteintes et les intérêts du public complètement sauvegardés que si les divers intérêts financiers actuellement existant, indépendamment les uns des autres, sont consolidés en une seule entreprise par la substitution d'une forme simple et unique de propriété, appartenant à la personne publique, au réseau compliqué des intérêts séparés, municipaux ou privés, qui contribuent si largement aux difficultés de l'heure actuelle.

» Nous allons, en conséquence, nous mettre immédiatement à consulter les personnes intéressées, et, avec le concours d'un éminent « Chartered accountant » (1), prétabilités de société: cette institution correspond, toutes choses égales d'ailleurs, dans le droit commercial anglais à celle de nos commissaires aux comptes.

parer un projet de consolidation complète, sur une base honnête et équitable, des affaires assurant le transport des voyageurs par omnibus, par tramways ou chemins de fer locaux, dans la région londonienne. Nous estimons que tous les intérêts municipaux déjà existants doivent être inclus dès le début dans un tel plan. Les relations qui seront établies entre l'affaire ainsi consolidée et les grandes compagnies de chemins de fer sont un point important qui mérite et sera l'objet d'une attention particulière.

(1) C'est-à-dire spécialiste diplômé par l'Etat, des comp-

» Alors que le Gouvernement a décidé d'appliquer le principe de la propriété appartenant à une personne publique, il désire cependant qu'il soit tout à fait clair que son intention et son but sont d'assurer et de pourvoir effectivement au principe de l'exploitation commerciale d'une entreprise de transports consolidée qui se suffise à elle-même, s'assurant ainsi les avantages d'une solide affaire commerciale. Nous estimons que, dirigée d'une façon efficace, une entreprise de transport s'appliquant à toute la région londonienne, représente un potentiel de bénéfices tels qu'il ne soit absolument pas nécessaire de compter sur les fonds publics, ou de faire appel au crédit public, et c'est sur la foi de cette assertion que nous dirigerons notre conduite.

» En conclusion, permettez-moi d'ajouter qu'étant donné la complication de la matière, vous ne devez pas attendre d'autre déclaration avant quelque temps ».

La raison pour laquelle avait été faite cette déclaration qui, dans le fond, était encore assez incomplète, était que les circonstances en avaient brusqué l'annonce. On se doutait, en effet, à Londres, qu'un plan était l'étude, dont l'objet était de réorganiser les transports londoniens. Un grand journal travailliste, le *Daily Herald*, avait décidé d'en publier ce qu'il savait. Par égard pour M. Morrison, membre influent du parti, l'éditeur du *Daily Herald* le prévint téléphoniquement de son intention de publier des détails sur le plan en question le lendemain. Une telle publication prématurée eut risqué fort de compromettre les négociations à venir. Il fallut demander au *Daily Herald* de retarder de vingt-quatre heures la publication de la nouvelle. Entre temps, après consultation du premier Ministre et du Chancelier de

l'Echiquier, M. Morrison faisait aux Communes la déclaration que nous venons d'exposer, donnant ainsi à la mesure le caractère officiel d'un projet du Gouvernement.



L'une des difficultés auxquelles devaient se heurter les auteurs du nouveau projet de loi que l'on avait ainsi brusquement annoncé, était de trouver, au cours de la session parlementaire de 1930-1931, déjà fort chargée, la place nécessaire pour la discussion.

De plus, c'était véritablement la première fois qu'allait être proposé au Parlement britannique un plan aussi audacieux de socialisation, et il fallait bien s'attendre à une forte opposition des membres conservateurs des deux Chambres. Enfin, le parti travailliste n'avait pas encore exactement arrêté son choix sur la forme pratique que l'on donnerait à ce premier essai de socialisation d'un grand service public. Qu'allait-on appeler propriété par la personne publique. Allait-on créer un département d'Etat que l'on nationaliserait? Ou bien se rendrait-on plus simplement aux vues de ceux qui préconisaient une simple municipalisation, c'est-à-dire l'exploitation par un comité de direction, où seraient prédominants les représentants des municipalités intéressées. D'autres parlaient encore du contrôle par les travailleurs, ceux-ci du « Guild socialisme » et ceux-là préconisaient presque une forme de syndicalisme. Il s'agissait de rédiger d'abord, dans les termes détaillés d'un projet de loi parlementaire, les diverses déclarations de principe qui avaient autrefois pu servir de plateforme électorale aux membres du parti travailliste.

On fit donc l'éducation du parti, lui expliquant pourquoi on comptait sur son appui au Parlement, lui soumettant les diverses difficultés auxquelles on allait se heurter, et l'on finit d'ailleurs plus tard par obtenir l'assentiment officiel du Congrès des Trade Unions et de la Conférence du Labour Party, auxquels les projets furent respectivement soumis par leur Conseil général et leur « exécutif national ».

Les défenseurs du projet s'attaquèrent ensuite à l'opposition, dont ils attendaient naturellement de vives objections, celle-ci étant principalement composée des Membres conservateurs du Parlement, pour qui l'idée de la propriété par l'Etat devait sembler inacceptable. M. Morrison entreprit donc à ce moment une nouvelle campagne pour son projet, campagne au cours de laquelle il demanda aux membres conservateurs auxquels il s'adressait de juger son projet comme établi pour créer une solide entreprise publique (« a sound public business »), en dehors de toute considération de principe ou de parti. De plus, Sir Herbert Morrison leur rappelait que c'étaient eux conservateurs qui avaient fait voter telles mesures aussi socialistes dans leurs tendances que la nationalisation des téléphones, la socialisation des entreprises, assurant à Londres la distribution de l'eau, la socialisation de la radiodiffusion, et que sans leur intervention favorable n'eut pas été créé le « Central Electricity Board » qui, aux termes de « l'Electricity Supply Act » de 1926, assurait un puissant contrôle de l'Etat sur la production et la distribution de l'électricité.

De la part des libéraux, on ne devait pas s'attendre à trop de difficultés puisque le « Yellow book » de

M. Lloyd George, « Britain's industrial future », était à peu près dans le ton général de la politique préconisée par M. Morrison.

Il restait encore à vaincre certaines difficultés de procédure parlementaire. Afin de hâter la marche du projet on réussit à établir, pour l'examiner, un Comité mixte de Membres des Lords et des Communes (« Joint Select Committee of Lords and Commons »), réunissant deux degrés de procédure en un. Même ainsi, l'examen du projet dura trente cinq jours. A l'intérieur de ce Comité les partisans du Gouvernement devaient être en minorité, car celui-ci était, en gros, constitué d'après le pourcentage des partis dans les deux Chambres : cinq conservateurs (dont deux étaient Pairs) ; deux libéraux (dont l'un était Pair, mais ne put assister aux séances du Comité) et trois travaillistes (dont un Pair). Le président était Lord Leyton, conservateur, qui, dit Sir Herbert Morrison (1), avait beaucoup plus d'égards pour le droit de propriété que je n'en n'avais, mais un grand sens du jeu honnête (fair play) et ne profita à aucun moment de sa place de Président pour jouer le jeu du parti contre le Gouvernement travailliste ».

A l'extérieur du Parlement, d'autres difficultés devaient aussi attendre les promoteurs du Bill. Il y avait d'abord les autorités locales, dont le projet prévoyait que les tramways seraient transférés à une autre autorité publique, sur la base d'absence de perte ou de gain. Ensuite, le London County Council n'avait pas encore pris son parti de la défaite qu'avaient subis ses deux « coordination Bills », en 1928-1929, et il était

(1) *Socialisation et Transport*, p. 117.

à craindre qu'il n'usât de tout son crédit pour faire également échouer le projet qui devait remplacer ceux dont il était l'auteur. Mais on finit par s'entendre sur les modalités financières de la cession.

Les travaillistes s'attendaient aussi à une grande résistance de la part des propriétaires indépendants d'omnibus, dont les profits, à cette époque, étaient élevés; et de la part du groupe de Lord Ashfield, dont, sinon le directeur, tout au moins les actionnaires, risquaient de soulever de nombreuses objections contre le nouveau projet. Il fallut donc d'abord discuter les modalités du nouveau plan avec les représentants des divers intéressés.

Cependant, et malgré l'opposition évidente qu'il devenait de part et d'autre, M. Morrison ne manquait pas une occasion, publique ou privée, de poursuivre sa propagande et, en octobre 1930, le Gouvernement était en mesure de faire connaître aux autorités locales et aux compagnies intéressées, ses plans avec plus de détails, par l'intermédiaire de la presse, où fut publiée la déclaration suivante :

« Le Ministre des Transports (M. Herbert Morrison) annonce qu'au cours des deux dernières journées il a eu des entretiens successifs avec les représentants des différents corps intéressés à l'établissement de services de transports de voyageurs à Londres et dans les environs immédiats de Londres. Il était accompagné du secrétaire parlementaire au Ministère (Lord Ponsonby), et les corps représentés furent les suivants : les autorités locales possédant des tramways dans l'aire des transports londoniens, soit le London County Council, les County Councils du Middlesex et de l'Herfordshire, et

les County Boroughs de Croydon, East Ham, West Ham et Barking, Bexley, Dartford, Erith, Ilford, Leyton et Walthamstow, le groupe des compagnies de l'Underground, chemins de fer, omnibus et tramways, le Metropolitan Railway, l'Association des propriétaires d'omnibus londoniens, M. Thomas Tilling, la British Automobile Traction Company et les quatre grandes Compagnies de chemins de fer.

» M. Morrison a exprimé ses remerciements aux autorités et aux compagnies pour l'aide qu'elles ont donné d'une façon générale à Sir William Mc. Lintock, à l'occasion de l'enquête qu'il a été amené à diriger au nom du Gouvernement et a expliqué que quoique ces enquêtes ne soient pas complètes en tous points, le Gouvernement se propose de présenter aux Chambres un projet dont il demandera la discussion à une date très rapprochée.

» M. Morrison a dit qu'il avait toujours senti qu'il y avait un urgent besoin d'une vaste mesure de groupement de toutes les entreprises assurant à Londres les transports en commun. Le besoin de cette mesure ne fut pas seulement ressenti par un seul parti politique ou par l'un seulement des groupes ayant des intérêts dans les transports londoniens, cette mesure avait été recommandée sous des formes variées par les commissions et comités qui ont successivement examiné la question des transports en commun à Londres, et plus particulièrement dans le rapport publié en 1927 par le London and Home Counties Traffic Advisory Committee, publié en 1927, et plus communément connu sous le nom de Blue Report.

» Des différences d'opinion se manifestaient à propos des mesures à prendre pour arriver à la fin désirée.

En d'autres mots, tout le monde fut d'accord quant au but à atteindre, mais il se trouva en face d'une considérable diversité d'opinion quant aux moyens à employer.

» Quand il arriva au Ministère, cette question fut l'une des préoccupations de M. Morrison, qui rappela la déclaration qu'il avait faite au Parlement, le 2 décembre 1929. Dans cette déclaration, le Gouvernement avait défini sa politique de la façon suivante :

» (i) La concurrence anti-économique et inutile doit disparaître ;

» (ii) Les fins à poursuivre seront le mieux atteintes en assurant l'unification, sous le contrôle de la personne publique, des transports en commun, par omnibus, tramways ou chemins de fer locaux, dans la région londonienne. Une forme unique et simple de propriété publique devrait, en conséquence, être substituée au réseau compliqué des intérêts privés et municipaux actuellement existants ;

» (iii) Le principe de la propriété publique devrait être combiné à celui d'une exploitation commerciale, s'assurant ainsi les avantages d'une solide entreprise commerciale.

» Le Gouvernement pensait que par ces moyens l'ensemble des transports en commun à Londres deviendrait une excellente affaire, assurant un intérêt raisonnable et certain aux capitaux investis, par l'élimination du gaspillage et par le développement progressif et assuré des facilités que requiert l'intérêt public.

» En conséquence, le Gouvernement a proposé de créer une nouvelle personne morale publique qui comprendrait :

» Les entreprises de chemins de fer, omnibus et tramways contrôlées par l'Underground Electric Railway Company of London, Ltd;

» Le Metropolitan Railway;

» Les entreprises de tramways possédées par des autorités locales dans la région londonienne; et

» Les autres entreprises d'omnibus desservant la région londonienne.

» Cette nouvelle personne morale serait chargée dans l'avenir, de la direction, de l'exploitation et de l'entretien d'une seule entreprise consolidée et aurait l'obligation de prévoir l'établissement de nouvelles facilités de transport à l'endroit et au moment où elles seront requises.

» Cette énumération ne doit pas être considérée comme forcément limitative. Il peut y avoir d'autres entreprises rattachées à celles qui ont été mentionnées et dont pour diverses raisons il peut être nécessaire ou à propos de se rendre acquéreur.

» Traitant de la position des lignes de banlieue et des grandes compagnies de chemins de fer, le Ministre a dit qu'étant donné le fait que ces lignes étaient inextricablement entremêlées avec les grandes lignes, on se heurterait à de sérieuses difficultés si l'on voulait faire rentrer ces lignes dans un plan de compagnie à direction unique, et que le Gouvernement ne pensait pas dans ce cas à toucher à la propriété des entreprises existantes.

» Cependant des arrangements devraient être faits, qui tout en tenant compte comme il convient de l'intérêt public, seraient honnêtes à l'égard des grandes compagnies de chemins de fer et permettraient aux lignes suburbaines qui jouent un rôle important dans le trans-

port de la population de Londres, de remplir leur fonction véritable dans un plan pleinement coordonné de transports.

» En proposant le transfert de ces services publics de transports à la propriété publique sous le contrôle d'une personne publique de la nature de celle mentionnée par le Gouvernement, celui-ci ne faisait pas un pas dans le noir. Le Parlement avait déjà reconnu la nécessité dans de nombreux cas de confier certains services essentiels nationaux ou locaux à des personnes publiques de cette nature, telles que l'autorité du Port de Londres, l'Office Metropolitan des Eaux, et l'Office Central de l'Electricité.

» Le Ministre continua à exposer certains des aspects principaux de ses propositions.

» Il dit qu'il avait accordé une attention spéciale à la nature que devrait avoir une autorité en matière de trafic. Il avait d'abord pensé à établir un compromis en faveur d'un corps municipal représentant les autorités locales de la région, mais il fut ensuite amené à penser que ce n'était pas là le type approprié d'autorité. Lui-même avait servi dans un certain nombre de corps ainsi indirectement élus *ad hoc*, fonctionnant dans le grand Londres. Ceux-ci avaient fait certainement du très bon travail, mais il ne pensait pas cependant que ce fussent là des instruments tout à fait satisfaisants d'administration locale, et encore moins estimait-il qu'un tel corps puisse convenir à la direction d'une très grande entreprise commerciale demandant que soient prises chaque jour des décisions en des matières telles qu'elles justifieraient le groupement proposé des diverses entreprises de transport. Il serait difficile

pour les membres les plus importants des autorités locales de trouver le temps de collaborer activement au nouveau comité intermunicipal si celui-ci devait être créé; et le nombre des membres qui en feraient nécessairement partie serait un obstacle à la facilité de ses décisions. De plus, sa propre expérience des autorités intermunicipales lui avait montré qu'en de telles institutions il y avait trop d'esprit de compromis et pas assez « d'autorité ». S'il y avait eu un seul corps municipal élu directement et s'étendant à une vaste circonscription pré-existante, la question eut été différente.

» Le Gouvernement a naturellement reconnu que la constitution d'un « Board » ou Comité de Direction était une chose de la plus grande importance. Quoique n'étant pas arrivés à une conclusion finale quant à sa composition, les Membres du Gouvernement se sont efforcés de combiner le principe d'une direction comparable à celle que l'on retrouve dans les affaires, avec celui de la propriété appartenant à l'Etat, par la création d'un comité restreint, composé de personnes ayant de grandes capacités d'hommes d'affaires. On n'épargnerait aucun effort pour s'assurer les services d'un Président chez qui seraient unis la pénétration et l'énergie d'un homme d'affaires, à une vaste culture générale; et pour établir un mode de recrutement des membres du comité de direction qui serait uniquement gouverné par des considérations de rendement.

» C'est le désir du Gouvernement que le Comité de Direction soit constitué de manière à inspirer confiance tant au public de déposants qu'aux usagers des transports à Londres et qu'un véritable contact soit maintenu entre le Comité de Direction et l'opinion publique.

Ce Comité de Direction devrait fonctionner aussi indépendamment que possible de toute intervention politique en ce qui concerne les questions de gestion.

» Le Bill prévoyait des clauses assurant aux agents et employés des compagnies rachetées un traitement honnête et équitable. Le Gouvernement est très désireux d'utiliser l'expérience et la capacité de ceux qui collaborent à l'heure actuelle à ces affaires.

» M. Morrison a dit qu'il n'était pas souhaitable de délimiter à l'avance, d'une façon absolue, la sphère d'activité du Comité des Transports. Il est apparu cependant, d'une façon à peu près certaine, que tous les services assurant le transport des voyageurs par route devraient être concentrés entre les mains du Board. Il faudrait en même temps attacher de l'importance à la mise en œuvre de facilités de correspondances là où l'exigerait la commodité du public, et en conséquence il pourrait ne pas être désirable de définir d'une façon trop rigide la surface sur laquelle pourrait porter l'activité du Board, ou de limiter son activité exclusivement à la circonscription — quelle qu'elle soit — dont il aura la responsabilité.

Des services de transports par route à longue distance entre Londres et les grands centres de province demanderaient à être examinés à propos des fonctions et des pouvoirs du nouveau Board, mais seulement dans la mesure où ceux-ci pourraient faire concurrence aux services assurés par le nouveau Board en chargeant et en déchargeant des voyageurs dans la limite d'une certaine distance autour de Londres.

» La nouvelle autorité n'aurait aucun intérêt à déve-

lopper plus particulièrement tel ou tel mode de transport. Elle n'aurait aucune préférence spéciale pour les tramways, les tubes ou les omnibus. Sa politique de transport serait déterminée par des faits techniques et par l'intérêt public. Elle pourrait, ce dont ne serait capable aucune entreprise actuellement existante, envisager la question des transports à Londres, comme un tout, seul et unique. Toute tentative pour résoudre ce problème sur la base d'un monopole privé, comprendrait l'élaboration de toute une superstructure des règlements officiels pour en assurer le contrôle, tant préventif qu'à *posteriori*. Le Ministre a invité les diverses parties à nommer des représentants pour continuer les discussions dans le détail ».

Tel est donc cet important document dont il nous a paru nécessaire de donner la traduction *in extenso* puisqu'il est la définition assez claire de la conduite générale que le Gouvernement socialiste anglais de 1929 se proposait de suivre en matière de transports en commun dans la région londonienne.

A partir de ce moment les négociations se poursuivirent activement. Le 23 mars 1931 le Bill était lu pour la seconde fois et approuvé par les Communes par 271 voix contre 224. Le Ministre se heurta surtout à une résistance du Metropolitan Railway, des propriétaires d'autobus indépendants et des fabricants de tramways et d'autobus.

Il s'agissait surtout de ne plus perdre trop de temps en négociations. Le Bill demeura trente-cinq jours devant le Joint Select Committee, présidé par Lord Ley-

ton; M. Morrison fut plusieurs fois interrogé au cours de l'enquête qui était faite en vertu de la procédure des bills de droit privé à laquelle était soumis le nouveau projet de loi. Enfin, le Bill sortit de la Commission avec quelques altérations, mais de détail seulement, restant entier dans son principe.

Il lui fallait encore être lu une troisième fois à la Chambre des Communes avant d'être soumis à l'approbation des Lords. Il semblait en excellente voie quand se produisit la crise financière de septembre 1931, qui entraîna la chute du Ministère travailliste et mit le succès du projet de loi entre les mains du nouveau Ministère de coalition qui était issu d'une majorité largement conservatrice. Le Ministre des Transports avait perdu son portefeuille; il était remplacé par M. Pybus. L'incertitude régna un moment quant à l'avenir du projet de loi. Mais celui-ci avait tout de même fait l'objet de très importants travaux préparatoires, pour lequel avaient déjà été dépensés plus 4.000 livres sterling. De plus, il semblait apporter une solution à un problème qui, sans cela, restait à résoudre. Après tout, il était peut-être aussi avantageux pour le Gouvernement conservateur de faire voter un projet dont, s'il devait dans la suite s'avérer une erreur, il pouvait facilement ne pas admettre la paternité, et dont, au contraire, s'il devait être une réussite, il pouvait sans difficulté revendiquer la responsabilité.

Ce fut l'avis des deux gouvernements de coalition nationale qui votèrent des résolutions assurant la discussion du projet au cours de la session de 1932-1933. Le Bill fut dès lors voté par 232 voix contre 46 en

troisième lecture à la Chambre des Communes, soit une majorité de 186 voix en faveur du projet.

A la suite de cette lecture, le nouveau Ministre des Transports fit au projet quelques amendements qui n'en changeaient pas les principes généraux. Un seul vaut la peine d'être noté: alors que le projet spécifiait que ce serait le Ministre des Transports qui connaîtrait des appels des autorités locales demandant la modification de certaines facilités de transport autres que celles nécessitant l'intervention du Parlement (1). ce pouvoir fut conféré, au terme de l'un de ces amendements, au Railway Rates Tribunal.

Les étapes qui ensuite marquèrent l'histoire du projet, jusqu'à ce qu'il fut loi, sont les suivantes :

Le 2 mars 1933, le projet fut lu en seconde lecture à la Chambre des Lords qui ne fit aucune opposition (disjonction) et l'envoya pour examen au Comité spécial de la Chambre des Lords (15 mars 1933). Le 30 mars 1933, le projet fut lu une troisième fois à la Chambre des Lords qui fut d'accord sur certains amendements de forme, sans importance, et renvoya le projet, sans disjonction, à la Chambre des Communes.

Le 10 avril, la Chambre des Communes examina les amendements proposés par la Chambre des Lords et les approuva sans difficultés, et, enfin, le 13 avril 1933, le projet reçut l'assentiment royal et devint ainsi la loi de 1933 sur les transports en commun à Londres (London Passenger Transport Act, 1933).

(1) M. MORRISON. *Socialisation and Transport*, p. 98-130.

DEUXIÈME PARTIE

**La Réforme
du 13 Avril 1933**



INTRODUCTION

La réforme dont nous venons d'étudier le genèse et le vote porte officiellement le titre suivant (1) :

« Loi dont l'objet est : premièrement l'établissement d'un Board pour les transports de voyageurs à l'intérieur des limites d'une circonscription qui sera connue sous le nom de « London Passenger Transport Area » et certaines portions de la London Traffic Area et des districts qui y sont adjacents ; deuxièmement le transfert à ce comité des diverses entreprises intéressées ; troisièmement les mesures à prendre ayant trait à la circulation dans cette région, et, quatrièmement, toutes décisions concernant les matières mentionnées ».

Puis suit la formule commune aux lois anglaises et qui en assure l'exécution :

« Qu'il soit décrété par la Très Excellente Majesté du Roi, par et avec le Conseil et l'assentiment spirituel et temporel des Lords, et des Communes esslmlblées dans le présent Parlement, et avec l'autorité de celui-ci, ainsi qu'il suit : »

Le texte de la loi est divisé en huit parties et seize annexes. Les huit parties se répartissent en cent neuf sections.

(1) *London Passenger Transport Act. 1933* (23 Geo. V. Ch. 14).

Voici le titre de chacun des parties. Nous examinerons dans la suite leur contenu :

Première partie. — Constitution et pouvoirs généraux du London Passenger Transport Board (sections 1-4).

Deuxième partie. — Les attributions du Board.

Transfert au Board des entreprises existantes (sections 5 à 14) ;

Services de transport, tarifs et charges (sections 15-31) ;

Mesures spéciales se rapportant aux grandes compagnies de chemin de fer (sections 32-36).

Troisième partie. — Stipulations financières (sections 37-49).

Quatrième partie. — Amendements au Road Traffic Act, 1930 (sections 50-56).

Cinquième partie. — Amendements au London Traffic Act 1924 (sections 57-86).

Sixième partie. — Salaires et conditions du service (sections 67-72).

Septième partie. — Personnel et retraites (sections 73-80).

Huitième partie. — Clauses transitoires et supplémentaires (sections 81 à 109).

— La première annexe fixe les règles d'élections du Comité de Trustees.

— La seconde fixe les modalités techniques de l'incorporation de certaines compagnies dans la nouvelle organisation.

— Les troisième, quatrième, cinquième, l'émission de valeurs mobilières, dites de transports affectés aux Compagnies de l'Underground et du Metropolitan Railway, et à d'autres compagnies rachetées.

— La sixième, l'émission de titres spécialement affectés aux autorités locales.

— La septième délimite l'aire des transports de voyageurs à Londres (London Passenger Transport Area).

— La huitième fixe les règles de rachat de certaines compagnies provinciales.

— La neuvième établit certaines règles relatives au recrutement du Railway Rates Tribunal (Tribunal administratif fixant les tarifs de chemins de fer).

— La dixième prévoit les détails techniques de l'organisation du fonds commun.

— La onzième, des amendements de moindre importance au Road Traffic Act 1930.

— La douzième organise le « London and Home Counties Traffic Advisory Committee ».

— La treizième fait certains amendements de moindre importance au London Traffic Act 1934.

— La quatorzième définit certaines mesures de compensations à prendre vis-à-vis du personnel.

— La quinzième institue certaines relations entre le Ministre de la Santé publique et le nouveau Board.

— Et la seizième comporte la liste des lois et décrets abrogés par la mise en vigueur du London Passenger Transport Act 1933.

En résumé et comme la conséquence logique de toutes les mesures de préparation que nous avons examinées, il ne faut jamais perdre de vue que les principes suivants sont ceux sur lesquels la rédaction de la loi est fondée et sans quoi on ne saurait comprendre l'économie de la nouvelle réforme :

I. — Unification complète de la propriété et de la

direction de toutes les entreprises de transports, de façon à assurer le plus grand degré possible coordination et de développement.

- II. — L'acquisition forcée des entreprises intéressées, acquisition dont les modalités peuvent être soumises à l'arbitrage en cas de litige.
- III. — Le monopole ainsi créé sera dirigé dans l'intérêt général par une autorité publique indépendante.
- IV. — L'affaire dirigée par cette autorité publique devra se suffire entièrement à elle-même au point de vue financier.
- V. — Des mesures de garantie seront accordées au public, tant au point de vue des tarifs que de celui des facilités de transport.
- VI. — Enfin, des mesures de protection raisonnables seront accordées au personnel des entreprises intéressées.

Nous examinerons successivement les clauses administratives touchant à l'organisation et aux attributions du Board, les clauses financières sociales et diverses de la loi de 1933.

CHAPITRE PREMIER

LE LONDON TRANSPORT ACT DE 1933

I. — *Clauses administratives* *du London Passenger Transport Act*

Aux termes de la sous-section I de la première section de la première partie de la loi, il a été établi une institution d'intérêt public, appelée « London Passenger Transport Board », se composant d'un Président et de six membres, nommés « de temps à autre » par un corps électoral d'individus spécialement choisis, appelés « Appointing Trustees » ou sorte de fidei-commissaires et dont la seule attribution est de nommer les membres du nouveau Board. Un membre de la Chambre des Communes ne peut faire partie du Board (1). Les Membres sont nommés pour une durée de trois à sept ans et peuvent théoriquement être priés de cesser leur collaboration au Board, par le Ministre des Transports, après consultation des personnalités qui ont nommé ces Membres (2).

Il est extrêmement intéressant d'étudier la façon dont sont nommés les Membres de ce Conseil d'administra-

(1) 3. Sect. I. Part. 1.

(2) 6. *ditto*.

tion, d'une grande entreprise publique. Ces personnes sont indépendantes, leurs devoirs sont définis et elles sont choisies soigneusement pour que cette indépendance soit respectée, afin que ceux qui en bénéficient soient protégés contre toute influence politique dans l'accomplissement de leurs fonctions et leur choix personnel du Board.

Un mécanisme a été établi pour assurer ce choix, et ce mécanisme consiste en un collège de hautes personnalités, nommées apparemment un peu au hasard, mais qui, par le fait même de leur profession, sont susceptibles de changer chaque année. Ce corps électoral se compose (1) : du Président du London County Council, qui est élu chaque année, et qui est généralement le Membre le plus ancien et probablement celui dont l'esprit est le plus conciliateur du Conseil; d'un représentant du London and Home Counties Traffic Advisory Committee (qui fut le premier Président de ce Comité électoral); du Président du Committee of London Clearing Bankers, qui correspond un peu au Syndic des Agents de Change à Paris et qui, élu chaque année, est généralement le directeur d'une des grandes banques de la Cité, personnage éminent qui connaît le poids de lourdes responsabilités; du Président de la « Law Society », généralement élu chaque année, quoique souvent prolongé dans ses fonctions: le prestige qui s'attache à son nom est comparable en France à celui dont jouit le Président de la Cour de Cassation, mais il est en général un praticien choisi parmi les membres les plus âgés et les plus respectés de la pro-

(1) L.P.T.A.P.I. Sect. I.

fession et dont la clientèle importante indique les qualités. A ses côtés siège le Président de l'Institut « of Chartered Accountants » qui groupe un collège de commissaires aux comptes diplômés par l'Etat : son président, en conséquence, est habitué au maniement d'affaires importantes et représentant des intérêts considérables. Enfin, le Président du Board lui-même. Voilà donc un corps formé de six personnes qui sont, comme dans les Républiques anciennes, choisis parmi les anciens, chacun dans sa partie, administration locale, monde des affaires, du commerce et de l'industrie : à l'exception d'un seul, peut-être, ils sont tous ignorants des problèmes et des besoins de la circulation à Londres. Et cependant c'est à eux que fut confié le soin de choisir les membres du nouveau Board.

La mesure fut au début vivement critiquée. Mais, au fond, elle est assez caractéristique du caractère anglais. Elle est un compromis et ce compromis même semble devoir être une réussite. M. Pick y voit la marque du bon sens anglais dont est imprégnée la nouvelle institution. Ces individus, à qui incombe le choix des membres du Conseil d'administration du London Transport, à qui, selon le mot anglais lui-même, on a « confié » ce choix (appointing trustees), n'ont pas besoin d'être des experts. On leur demande seulement d'être des hommes de bon sens et de jugement sain. Mais on estime qu'on peut avoir en eux plus de confiance qu'en des experts, car, selon encore le mot de M. Pick, « un expert s' imagine qu'il sait, mais il ne sait qu'une seule chose ».

(1) Franck Pick (Vice-Chairman of the London Passenger Transport Board). — *Public lecture on the practical aspects of the London Passenger transport Problem.*

Ces fidei-commissaires, au contraire, sont avertis de leur ignorance en matière technique et ils s'en méfient.

Cette mesure ne fut d'ailleurs introduite dans le texte définitif de la loi qu'au cours de l'examen en commission. On l'appela « un accident parlementaire », mais c'est un accident dont chacun estime qu'il assurera remarquablement la continuité, l'intégrité et le fonctionnement du Board. C'est donc un but essentiellement pratique que l'on a poursuivi.

Mais, c'est là un point important, alors que les Trustees peuvent nommer aux fonctions du Board, ils ne peuvent pas révoquer. Leur tâche se limite à la nomination. Au contraire, le Ministre des Transports ne peut pas nommer, mais il peut, dans certains cas, étroitement définis, révoquer un Membre du Board. Le Conseil d'administration ainsi nommé ne dépend plus de personne : il tient ses pouvoirs du texte de la loi et de lui-même, mais il échappe à toute espèce de contrôle de l'extérieur.

Ensuite, ce Board, dit le texte de la loi (1), sera composé de personnes « qui ont une grande expérience et ont fait leurs preuves dans le domaine des Transports, de l'Industrie, du Commerce ou de la Finance, ou encore dans la conduite des affaires publiques. Deux d'entre elles devront avoir au moins six ans d'expérience en matière d'administration locale dans les circonscriptions où sont exploités les transports en commun de la région londonienne ». Ce qui revient à dire : qui auront subi avec succès l'épreuve de deux élections. Voici encore un compromis : un Conseil d'administration, composé de techniciens capables, mais doué avant

(1) L.P.T. A. 1936. Part. I, sect. I, ss. 2.

tout d'un grand sens commun. Il fallait que la masse des usagers puisse faire entendre sa voix au Conseil: on choisit pour cela ceux qui avaient été le plus en contact avec elle au cours de leurs expériences en matière de Gouvernement local.

Ainsi donc, voici deux institutions: les « Appointing Trustees » collège de notabilités et le « Board », conseil d'administration d'un grand service public. L'une, la première, est composée de personnalités qui ne sont pas des spécialistes mais à qui on demande surtout une vaste culture générale pratique pour les guider dans le choix qu'ils ont à faire des membres du Board. L'autre, le Board, se compose d'individus qui (sauf pour les deux représentants de l'administration locale), sans être absolument des techniciens, sont cependant plus particulièrement qualifiés au point de vue industriel, commercial, financier ou en matière de transport. Ces connaissances spéciales qu'on leur demande sont suffisamment étendues pour que chacun puisse en faire profiter ses collègues, les comprendre et collaborer avec eux pour faire face aux problèmes de toutes sortes que pose l'administration d'une entreprise qui assure journellement les transports en commun d'une ville de plusieurs millions d'habitants. De plus, on ne saurait trop insister sur le fait que cette nouvelle « Autorité publique », pour être absolument indépendante, ne possède aucun lien direct avec aucune autorité municipale ou le Comté, qu'elle n'est pas une administration d'Etat et conserve toutes les formes extérieures du Conseil d'administration d'une société privée capitaliste, plus même, certaines garanties additionnelles.

La principale de ces garanties destinées à assurer une

parfaite indépendance des membres du Conseil d'administration du London Transport prévoit (1) que tout membre du Board devra, dans les six mois qui suivent sa nomination (et douze dans le cas des membres du premier Conseil), vendre tous les titres qu'il pourra posséder au moment de sa nomination au Conseil, de toute Société, quelle qu'elle soit, dont l'objet est d'assurer des services de transports en commun dans la région londonienne, et qu'il ne pourra jamais, tant qu'il sera Membre du Conseil, se rendre acquéreur d'une telle catégorie de titres.

Enfin (1), si, au cours de son mandat au Bord l'un des Membres se voit devenir propriétaire de tels titres, il devra les vendre dans les trois mois qui suivront la date du transfert de ces titres à son nom. De plus (3), tout membre du Board qui fait partie d'une société appelée à contracter avec le Board devra faire connaître à ses Collègues, au cours de la réunion qui suivra, la nature de ses intérêts, et sera, de ce fait, exclu de la délibération et du vote concernant ce contrat. Ces mesures sont sanctionnées par la disqualification éventuelle de tout membre du Board qui y contreviendrait (4).

La peine que l'on a prise à choisir les Membres du Conseil de la nouvelle entreprise se justifie par l'importance de la tâche qui incombe à ce Conseil. Celle-ci est définie d'une façon très générale dans la section 3 de la première partie. Il faut que le Board « exerce les pouvoirs qu'il tient de cette loi, de façon à assurer un système adéquat et bien coordonné de transports de

(1) L.P.T.A. 1933. P.I. S. 4. ss (2).

(2) L.P.T.A. P.I. S. 4 ss (3).

(3) L.P.T.A. P.I. S. 4 ss (4).

(4) L.P.T.A. P.I. S. 4 ss (5).

voyageurs dans la région londonienne (telle qu'elle est définie dans la suite de la loi) et, pour cet objet, tout en évitant d'établir des lignes qui ne sont pas nécessaires et dont la source seulement de gaspillages, qu'il prenne de temps en temps telles mesures qu'il jugera nécessaires à l'extension du réseau ou à l'amélioration des transports dans cette région, de façon à donner satisfaction de la manière la plus efficace et la plus pratique aux besoins exprimés ».

Le second devoir du Board est d'administrer toutes les affaires qui font ou feront un jour partie du London Transport comme une seule et unique entreprise (1).

Enfin, dit le texte de la loi (2), « ce sera le devoir du Board de conduire ses affaires de telle façon, et de fixer tels tarifs, en accord avec les termes de cette loi, qui seront nécessaires pour assurer que ses bénéfices seront suffisant pour défrayer le Board de toutes les charges qu'aux termes de cette loi celui-ci doit imputer sur ses propres revenus ».

Les obligations du Board étant ainsi définies, il faut connaître l'objet de son activité. En vertu de la loi (1), la propriété de toutes les entreprises transférées au Board, appartiendra désormais à celui-ci. Ces compagnies, énumérées dans la seconde annexe, sont les suivantes :

I. — *Le Groupe des Compagnies de l'Underground:*

a) Chemins de fer souterrains ou métros:

The London Electric Railway Company.

(1) L.P.T.A. 1933, P.I. S. 3 ss 3.

(2) Eod. loc., P.I. S. 3 ss 4.

(1) L.P.T.A. 1933. P. II. S. 5 ss (1).

The Metropolitan District Railway Company.
The Central London Railway Company.
The City and South London Railway Company.

b) Autobus et autocars :

The London General Omnibus Company , Ltd.
London General Country Services, Limited.
Overground, Limited.
The Tramways (M.E.T.) Omnibus Company, Ltd.
The Metropolitan Electric Tramways, Limited.
The London United Tramways, Limited.
The Union Surplus Lands Company, Limited.
The Union Construction and Finance Company,
Limited.
Morden Station Garage, Limited.
Acme Pullman Services, Limited.
Bucks Expresses (Watford), Limited.
Green Line Coaches, Limited.
Skylark Motor Coach Company, Limited.

c) Centrale électrique :

The Lots Road Power Joint Committee.

II. — *La Compagnie du Metropolitan Railway* :
(moins ce qui appartient à un compagnie subsidiaire, le
Surplus Lands Committee).

III. — *Les Tramways*
appartenant aux autorités locales de :

Barking;
Bexley;
Croydon;
Cité de Londres;
Dartford;

East Ham;
Erith;
Hertfordshire;
Ilford;
Leyton;
London County Council;
Middlesex;
Walthamstow;
West ham.

IV. — *Les Affaires Tilling:*

Thomas Tilling, Limited,
Tilling and British Automobile Traction Limited.

V. — *Les Propriétaires indépendants:*

G. H. Allit and Sons, Limited.
Ambassador Bus Company, Limited.
Amersham and District Motor, Bus and Hau-
lage Motor Company.

B. B. P. Omnibus Company, Limited.
Cardinal Omnibus Company, Limited.
Chariot Omnibus Services, Limited.
Chocolate Express Omnibus Company, Limited.
City Motor Omnibus Company, Limited.
Cleveland Omnibus Company, Limited.
Convey and Clayton of 88, Brantwood Road, Tot-
tenham, N. 17.

Eagle Omnibus Company, Limited.
Earl Motor Omnibus Company, Limited.
Empress Motors, Limited.
Entreprise Transport Company, Limited.
Essex Omnibus Company, Limited.

Filkins et Ainsworth, Limited.

Glen Omnibus Company (London), Limited.

Gordon Omnibus Company, Limited.

Robert Hawkins Company, Limited.

F. W. Hayes, of 355, Bensham Lane, Thornton
Heath, Surrey.

Holliday and Bangs, of 9, Branksome Road, Acre
Lane, Brixton, S. W. 2.

E. G. Hope, of 13, Effra Parade, Brixton, S. W. 2.

F. J. C. Kirk, of 1, Larkwood Road, South
Chingford E. 4.

Miller Traction Company, Limited.

A. Mills, of 10, Linver Road, S. W. 6.

Nelson Omnibus Company, Limited.

Paterson Omnibus Company, Limited.

Perceque Transport Company, Limited.

Perkins Omnibus Company, Limited.

C. H. Pickup, of 25, Dulwich Village, S. E. 21.

Pioneer Omnibus Company.

Powell and Whybrow, of 21, Percy Road, Good-
mayes, Essex.

Premier Omnibus Company, Limited.

Prince Omnibus Company, Limited.

Pro Bono Publico, Limited.

E. Puttergill, Limited.

A. H. Raper, of Newton's Garage, Verney Road,
Bermondsey, S. E. 16.

F. A. Rasey, of 10, Mafeking Road, Tottenham
N. 17.

Red Rover Omnibus, Limited.

Reliance Omnibus Company, Limited.

Renown Traction Company, Limited.

Charles Russett and Son, of 20, St. Peter Street,
St. Albans, Herts.

Ryan Omnibus Company.

St. George Omnibus Company, Limited.

Sphere Omnibus Company, Limited.

F. Steer, of Colne Cottage, London Colney, St.
Alban, Herts.

A. G. Summerskill, Limited.

Supreme Motor Omnibus Company, Limited.

Triumph Motor Omnibus Company.

United Omnibus Company, Limited.

Victory Omnibus Company, Limited.

Westminster Omnibus Company, Limited.

Woolvett and Carswell, of 32, Rye Hill Park,
Peckham, Rye S. E. 15.

VI. — *Les affaires de la Lewis Omnibus Company, Ltd.*

Le texte de la loi prévoit dans les plus minutieux détails les modalités de ce transfert, à savoir, pour chaque compagnie les parties de son capital dont la propriété passera au Board (matériel roulant, meubles et immeubles, garages, etc.) [1] et celle que le Board ne rachètera pas, la mesure dans laquelle, et jusqu'à concurrence de quel montant, le Board se substitue aux compagnies rachetées dans leurs obligations vis-à-vis des usagers et des autorités locales, quant à l'entretien des chaussées sur lesquelles ses tramways seront appelés à circuler.

(2) L.P.T.A. 1933, P. II S. 5 (2-4).

S. 6 (1-5).

S. 7 (1-6).

S. 8 (1-4).

S. 9 (1-4).

En un mot, à partir de la date de la mise en vigueur de la loi, le Board^d se substitue absolument à toutes les compagnies de transport de voyageurs déjà existantes dans la région londonienne. Il assumera leurs obligations, il disposera de leurs pouvoirs — sauf dans certains cas spéciaux où il devra se conformer aux mesures nouvelles édictées dans le texte de la loi. On insiste bien sur ce fait (1) que son activité doit rester exclusivement confinée au transport des voyageurs seulement « de leurs bagages personnels à leur charge, n'excédant pas 28 livres de poids et des chiens à la charge des voyageurs ». Les anciennes compagnies cessent d'exister à l'égard des usagers : on va préparer leur liquidation suivant les modalités prévues pour les plus importantes d'entre elles dans le texte de la loi. Seul le Board est responsable désormais vis-à-vis de la clientèle.

Nous pouvons cependant déjà noter, à propos de ces divers rachats de compagnies pré-existantes, tant privées que municipales, que les lignes suburbaines des grandes compagnies de chemins de fer ne seront pas transférées au Board. On considéra, en effet, qu'il était matériellement impossible de diviser les réseaux de ces compagnies en lignes principales et de banlieue et de transférer ces dernières seulement au Board. Nous examinerons plus loin le système inauguré pour la coordination de ces services avec ceux du Board.

*
**

Comme il était normal, les auteurs de la loi ont prévu que ces rachats de diverses sociétés par celle qu'allait

(1) L.P.T.A. 1933, P. II, S. 26 ss (1).

diriger le Board, n'allaient pas s'effectuer sans contestations, les intérêts en présence étant naturellement fort opposés. Aussi ont-ils fait place dans leur loi aux règles d'organisation d'un tribunal arbitral, appelé le « *London Passenger Transport Arbitration Tribunal* » (1).

Ce tribunal se compose de trois commissaires, dont l'un, qui sera le président, sera une personne ayant de l'expérience en matière légale et juridique, l'autre dans le domaine des affaires, et le troisième dans celui des finances (2).

Ce tribunal existera tant que n'auront pas été réglés tous les litiges provoqués par la mise en application des mesures prévues par le L.P.T. Act de 1933 (1).

Les membres du tribunal sont nommés par le Lord Chancellor (2) et leur traitement, soumis à l'approbation du Trésor (3), est imputé au budget du Ministère des Transports qui a la faculté d'en demander le remboursement au Board de la Compagnie du London Transport.

L'objet de la création de ce tribunal est d'apporter une solution aux litiges qui naîtront du transfert au Board des entreprises préexistantes, d'interpréter les clauses que la loi n'a pas suffisamment éclairées, et de fixer les indemnités qui pourront être payées par le

(1) L.P.T.A. 1933 P. II. S. 12-13-14.

(2) L.P.T.A. 1933. P. II. S. 12 ss (1).

(1) L.P.T.A. 1933. P. II. S. 12 ss. (2).

(2) L.P.T.A. 1933. P. II. S. 17 ss. (3).

(3) L.P.T.A. 1933. P. II. S. 13. ss (2).

Board. Le Tribunal est une véritable cour de justice à qui s'appliqueront les règles ordinaires du droit anglais en matière de procédure, ses décisions seront finales et sans appel (4).

Pour se guider dans son travail, le Tribunal devra suivre certaines règles qui sont énumérées dans le texte de la loi (1) et dont les principes généraux sont: égalité des bases de calcul pour l'évaluation des indemnités à payer aux diverses compagnies plaignantes dont aucune ne bénéficiera d'un traitement préférentiel par rapport aux autres, et non attribution d'indemnités, dont la réclamation sera basée sur le caractère obligatoire du transfert.

(4) L.P.T.A. P. II. S. 13. ss (3).

(1) L.P.T.A. 1933. P. II. S. 14.

CHAPITRE II

CLAUSES ADMINISTRATIVES

POUVOIRS ET ATTRIBUTIONS DU LONDON PASSENGER TRANSPORT BOARD

Les pouvoirs du London Passenger Transport Board sont définis dans les sections 15 et 16 et 18 à 23 de la première partie de la loi. Il nous faut examiner successivement les pouvoirs généraux du Board puis ceux qu'il peut exercer en matière de tarifs.

Le Board peut, tout en se soumettant à l'application des règles générales de la loi, exploiter tout service de transports par omnibus ou autocars sur toutes les routes qui se trouvent à l'intérieur de la London Passenger Transport Area telle qu'elle est définie dans la septième annexe à la loi et dans certains cas également sur des itinéraires s'étendant à l'extérieur de la superficie décrite dans la septième annexe. A l'intérieur de ces limites, et d'une façon à peu près absolue, aucune autre personne exploitant des omnibus ou des autocars n'a le droit de charger ou de décharger des voyageurs sans l'assentiment du Board. C'est le principe du monopole que nous examinerons dans un chapitre de discussion.

En conséquence de ce pouvoir donné au Board d'exploiter seul les services de transports en commun de la

région londonienne, la loi ordonne le transfert au Board de toutes les entreprises de transports existant à Londres au 1^{er} juillet 1933 (1).

Le principe du monopole est sanctionné à toute personne qui transportera des voyageurs en contravention avec les stipulations de la sous-section (2) de la section 16 de la loi de 1933 se rendra coupable d'un délit aux termes du Road Traffic Act, 1930 (3).

Mais pour pallier aux inconvénients que pourraient présenter des stipulations trop rigoureuses, la loi prévoit (3) que la société londonienne de transports en commun pourra signer avec les compagnies concessionnaires des services publics de transports dans les comtés avoisinant la limite de son champ d'activité des arrangements relatifs aux correspondances, modes de perception de tarifs, chevauchement des sections, utilisation commune d'immeubles ou de garages.

D'autre part, et afin de limiter l'activité du Board à l'exécution des services de transports pour lesquels il a été créé, il est expressément prévu (1) que le Board ne pourra pas fabriquer lui-même de matériel roulant; exploiter de garages où seraient exécutés certains services d'entretien ou de réparation ou vendre à d'autres personnes des combustibles, des lubrifiants, ou des accessoires d'automobiles. Il reçoit cependant d'autorisation de construire certains modèles de voitures mais seulement pour faire des essais et des expériences.

(1) L.P.T.A. 1933. P. II. S. 5.

(2) L.P.T.A. 1933. P. II. S. 16. ss (2).

(3) L.P.T.A. 1933. P. II. S. 18. ss (1-4).

(1) L.P.T.A. 1933, P. II. Sec. 21-22 (a) (b) (c).

Le Board reçoit de plus la faculté (2) d'abandonner, lorsqu'il le jugera nécessaire, l'exploitation partielle ou totale de toute ligne de tramway qui ne lui paraîtra plus convenir aux besoins du public, pourvu toutefois qu'il prévienne au moins trois mois à l'avance les autorités dont dépendent les voies qu'empruntaient le tramway, et qu'il s'engage à remettre ces voies en état. Certaines garanties sont offertes aux autres usagers de la voie publique pour qu'ils n'aient pas à subir d'inconvénients du fait de l'enlèvement des voies ou des poteaux porteurs du fil de trolley.

Enfin (1) à partir du jour de l'entrée en vigueur de la loi, tous les pouvoirs que le London County Council tenait des « Thames River Steamboat Services Acts », 1904 et 1908 lui permettant d'établir des services de bateaux de voyageurs sur la Tamise, sont transférés au Board, moyennant certaines garanties.

Ces attributions générales du nouveau Board étant connues, voyons quelle solution fut apportée au problème plus compliqué de ses relations avec les grandes compagnies de chemins de fer, les quatre « Amalgamated Railway Companies » établies aux termes du Railway Act de 1924. La raison pour laquelle le problème se pose est la suivante :

Le Board, exploite des lignes de métro qui s'étendent assez loin aux environs de Londres : certaines régions, comme par exemple Wimbledon, au sud, sont desservies également par les lignes de banlieue des grandes compagnies de chemins de fer : dans le cas particulier, par

(2) L.P.T.A. 1933, P. II. Sect. 23 ss. (1-9).

(1) L.P.T.A. 1933. P. II. Sect. 19 ss. (1-8).

celles du Southern Railway. Aussi comme c'était l'une des préoccupations dominantes des auteurs de la loi d'éviter les doubles emplois et les gaspillages du régime ancien qu'ils voulaient remplacer, ceux-ci ont-ils cherché à établir avec les lignes de banlieue des grandes compagnies de chemins de fer un système de coordination et d'unification, comme ils l'avaient créé pour les omnibus ou les tramways.

Dans le cas des grands réseaux de chemins de fer le problème était beaucoup plus compliqué en raison de l'impossibilité dans laquelle on se trouvait d'établir une différenciation entre les lignes parcourues par des trains à destinations lointaines et des lignes parcourues par des trains de banlieue. Ces lignes souvent étaient matériellement les mêmes, empruntées par les trains de banlieue pour une partie seulement de leur longueur. Aussi pour ces raisons et pour d'autres non moins nombreuses et de pure technique on ne pouvait affecter directement au Board l'exploitation des lignes de banlieue au départ des grandes gares londoniennes, laissant l'exploitation des autres lignes aux grands réseaux. La loi a donc dû prévoir un mécanisme spécial de coopération (1).

Afin d'assurer une étroite coordination entre les services de banlieue des grands réseaux et les services de transports exploités par le Board il est prévu (2) l'établissement d'un *Comité Commun de Coordination* (*Standing joint Committee*) de huit membres dont quatre seront nommés par le Board et un par chacune des

(1) L.P.T.A. 1933. P. II. S. 31-36.

(2) L.P.T.A. P. II. S. 31 ss. (1).

grandes compagnies de chemins de fer. Le Comité fixera lui-même sa procédure et nommera son président parmi ses membres.

Le première obligation du Comité en question sera d'examiner pour en faire un rapport au Board et aux compagnies de chemins de fer toute question intéressant l'un ou l'autre et qui lui seront soumises soit par le Board soit par les compagnies de chemins de fer. Les matières qui peuvent faire l'objet de ces rapports sont les suivantes (1) :

Proposition de coopération entre le Board et les compagnies de chemins de fer où l'une d'entre elles seulement; propositions d'établissements de lignes directes, de correspondances entre les services du Board et ceux des compagnies de chemins de fer; établissement de billets directs pour des parcours empruntant à la fois les lignes du Board et celles des compagnies de chemins de fer; et toutes autres matières d'intérêt commun.

Le second devoir du Comité commun de coordination sera de préparer (2) dans les douze mois qui suivront sa constitution un plan pour l'établissement d'un système de pooling des recettes résultant du transport des voyageurs sur les lignes du Board et des compagnies de chemins de fer. Si ce projet est adopté par le Board dans les trois mois qui suivront son établissement, il sera soumis pour confirmation au Tribunal arbitral dont nous avons déjà parlé. Si le projet n'est pas adopté dans les trois mois par le Board et les compagnies intéressées, il sera préparé un autre projet, mais par l'« Ar-

(1) L.P.T.A. 1933. P. II. S. 3 (af) (b).

(2) L.P.T.A. 1933. P. II. S. 31 ss. (5).

bitration Tribunal », qui devra toutefois prendre en considération les premières recommandations du Comité de coordination (1).

Enfin, le Comité devra s'occuper, une fois que le projet de pooling sera entré en vigueur, de toute question, soulevée par les changements apportés à tout service dépendant du Comité; de l'établissement de toute ligne nouvelle ou de toute nouvelle facilité de transport; de toute extension nécessitant de nouvelles dépenses de capitaux à répartir entre le Board et les compagnies chemins de fer. En cas de désaccord à l'intérieur du Standing joint Committee, le sujet de ce désaccord sera porté devant le Railway Rates Tribunal, dont nous allons maintenant examiner le rôle.

Le problèmes des tarifs à appliquer et des charges de la Société soulève deux catégories de questions distinctes. L'une est celle des tarifs à proprement parler, du mode de leur fixation et des problèmes subsidiaires qu'entraîne leur choix, et l'autre est celle des garanties données au public en matière de tarifs, et des moyens de protestation dont il dispose.

En matière de tarifs à proprement parler une règle extrêmement générale donne d'abord au Board tout pouvoir « pour fixer, d'accord avec les stipulations de cette loi tels tarifs qui seront nécessaires pour assurer que ses bénéfices seront suffisants pour défrayer le Board de toutes les charges qu'aux termes de cette loi celui-ci doit imputer sur ses propres revenus. » (1).

(1) L.P.T.A. 1933. P. II. S. 31 ss. (6-7).

(1) L.P.T.A. 1933. P. I. S. 3 ss. (4).

La règle est le reflet exact de l'intention du législateur qui tenait absolument à ce que la nouvelle compagnie puisse se suffire à elle-même et n'aie pas à compter pour subsister sur l'aide des pouvoirs publics. La seule source de bénéfice est constituée par les tarifs, prix des transports.

Comme conséquence de la simple substitution qui a pris place entre les anciennes compagnies de transport et le nouveau London Passenger Transport Board, la loi stipule que les textes des diverses lois et règlements qui fixaient les tarifs en vigueur au jour de la mise en application du London Passenger Transport Act de 1933 continueront à être applicables « comme si dans leur contenu c'était le Board qui était cité aux lieux et place du nom des entrepreneurs. » (1). Puis suit une clause visant spécialement le cas du Metropolitan Railway (2) donnant au Board le droit d'établir pour les lignes de cette compagnie tels tarifs qu'il jugera nécessaire, pourvu toutefois que ces tarifs n'excèdent pas ceux qui étaient en vigueur au moment de la cession de l'entreprise au Board, et qui étaient eux-mêmes déterminés

Et voici maintenant le mode direct de fixation des tarifs. Ceux-ci sont déterminés en premier lieu par le Board lui-même qui peut demander (3) aux voyageurs qui emprunteront ses lignes et d'après ses propres estimations « tels prix et tels tarifs qu'il jugera convenables » à condition toutefois, ajoute le texte de la loi, que

(1) L.P.T.A. 1933. P. I. S. 25 ss. (1).

(2) L.P.T.A. 1933. P. I. S. 25 ss. (2).

(3) L.P.T.A. 1933. P. I. S. 26 ss. (2).

ne soit pas taxé le transport des bagages personnels du voyageur ne dépassant pas 28 livres en poids et que la somme exigée pour le transport d'un chien ne dépasse pas le prix du billet du voyageur ayant la responsabilité de ce chien. C'est absolument tout ce que dit la loi sur le mode de fixation des tarifs, par le Board du nouveau London Transport. Dans les trois mois qui suivront la nomination de ce Board (ce délai pouvant être encore prolongé de deux mois), celui-ci devra déposer aux bureaux du Ministère des Transports une liste détaillée des divers tarifs en vigueur sur son réseau au jour du transfert à la nouvelle compagnie (1), laquelle devra pouvoir être librement consultée. Enfin le Board ne pourra dans l'avenir modifier ses tarifs sans faire connaître publiquement son intention à cet égard et par telle voie que le Ministre fixera par un décret pris en exécution de la loi du 13 avril 1933 (2).

C'est ici qu'interviennent les mesures destinées en effet à donner au public des garanties contre la fixation de tarifs de transports qu'il estimerait trop élevés. Il faut que publication soit faite à l'avance des tarifs que le Board a l'intention d'appliquer, pour que les usagers en prennent connaissance et puissent éventuellement protester contre leur mise en vigueur. Pour cela la loi de 1933 a fait de nouveau appel à une institution qui existait depuis la promulgation du Railway Act de 1921 et qu'elle a légèrement modifiée. Cette institution est le « *Railway Rates Tribunal* », sorte de Cour pour la fixation des tarifs de chemins de fer. Ce tribunal est com-

(1) L.P.T.A. 1933 P. I. S. 27 ss (1-2).

(2) L.P.T.A. 1933. P. II. S. 28 ss. (2).

posé de (1) : trois membres permanents et de trente-six et douze membres additionnels qui l'assistent dans ses travaux. Les trois membres permanents, nommés par le roi sur la triple recommandation du Lord Chancelier, du Président du Board of Trade et du Ministre des Transports, doivent être des personnes d'expérience, l'un en matière commerciale, l'autre en matière de chemins de fer, et le dernier, qui sera président, en matière juridique, étant obligatoirement un homme de loi. Les membres additionnels qui forment deux collèges l'un de trente-six personnes (collège général) et l'autre de douze personnes (collège des chemins de fer) sont nommés de la façon suivante :

Pour le Collège général

22 personnes présentées par le Président du Board of Trade après consultation des organismes qu'il estime le plus représentatif des intérêts des travailleurs et des usagers des chemins de fer.

Deux personnes désignées par le Ministre de l'Agriculture représentant les intérêts des agriculteurs et des horticulteurs.

Pour le Collège des chemins de fer

11 personnes désignées par le Ministre des Transports après consultation de l'Association des compagnies de chemins de fer.

Une personne désignée par le Ministre pour représenter les chemins de fer et chemins de fer légers non

(1) Railway Act, 1921 (11 et 12 Geo. 5. Ch. 55). Part III Railway charges S. 20 sq.

membres de l'Association des compagnies de chemins de fer.

Les membres permanents sont nommés pour sept ans et rééligibles. Les membres additionnels pour trois ans et rééligibles. Dans certains cas particuliers on peut ajouter au Tribunal deux membres pris par le Ministre, dans l'un et l'autre des collèges des membres additionnels, en tenant compte de la nature de l'affaire soumise au tribunal. Le Tribunal fixe sa procédure qui est soumise aux principes de celle des cours de justice en Angleterre. Il siège à la majorité, et appel de ses décisions ne peut être porté qu'en conformité avec les règles du Railway and Canal Traffic Act 1888 (51 et 52 Vict. c. 25).

La loi de 1933, afin d'augmenter un peu la compétence du Tribunal en certaines matières prévoit (1) qu'aux membres énumérés ci-dessus en seront ajouté deux nouveaux dont l'un sera une personne ayant de l'expérience en matière de Gouvernement local à Londres et nommée par le Ministre, après consultation de la Commission consultative; et l'autre une personne ayant de l'expérience en matière financière, et qui sera nommée par le Ministre; mais ni l'un ni l'autre de ces nouveaux membres ne devra être pris parmi ceux des deux collèges de membres additionnels créés par la loi de 1924.

Ce sont les autorités locales qui représentent auprès de ce tribunal les usagers des chemins de fer anglais et autres moyens de transport particulier à la région londonienne. C'est par leur intermédiaire donc que ces usagers feront connaître au Tribunal (1) soit leur désir

(1) L.P.T.A. 1933. P. II. S. 36, 9^{me} annexe.

(1) L.P.T.A. 1933. P. II. S. 30 ss (1).

ou leur besoin de nouvelles facilités de transport (car c'est une des extensions de la compétence de cette cou) [2], soit leurs protestations contre l'établissement de tarifs qu'ils jugent trop élevés. Saisi donc par une autorité locale d'une telle demande ou encore sur la demande du Board lui-même, c'est le Rates Tribunal seul qui peut par ordre sans appel demander au Board de reviser ses tarifs ou de les modifier dans la mesure « que le Tribunal jugera convenable » (3) ou de créer ou supprimer tel service de transports dont il aura pu reconnaître « qu'à son avis » la création ou la suppression demandées sont justifiées.

Ces ordres quasi-discrétionnaires ainsi donnés par le tribunal lient absolument le Board où les compagnies de chemins de fer (1), mais il est expressément stipulé (2) que le tribunal en les donnant est prié de se souvenir qu'il est désirable que soit créé et maintenu par le Board un fond de réserve suffisant, et en conséquence, de s'abstenir d'édicter un règlement qui pourrait « à son avis » porter préjudice à la situation financière du Board ou de telle ou telle des compagnies de chemins de fer. De plus le Tribunal ne doit pas donner d'ordres sans le consentement de la partie intéressée, dont la conséquence serait la nécessité de faire appel à des capitaux nouveaux ou qui pourrait provoquer la demande par le Board au Parlement de pouvoirs additionnels (ceci seulement pour la création de nouvelles lignes). Un ordre ainsi donné est valable

(2) V. *Supra*, p. 181.

(3) L.P.T.A. 1933. P. II. S. 30. ss (2): in so far as they think proper.

(1) L.P.T.A. 1933. P. II. S. 32 ss. (10).

(2) L.P.T.A. 1933 P. II. S. 30 ss. (2).

en dehors même de toute disposition contraire de n'importe quelle loi antérieure (3).

Seul le tribunal peut révoquer les ordres qu'il a donné et ceci sur la demande d'une autorité locale ou du Board, et sauf dans certains cas spéciaux, jamais avant l'expiration d'un délai de douze mois, si l'autorité locale en question dont le territoire est affecté par la mesure attaquée, peut faire la preuve que des circonstances nouvelles sont intervenues depuis que le premier ordre a été donné par le Tribunal, et qui justifient véritablement sa révision. Enfin, sauf circonstances tout à fait spéciales, il ne peut y avoir de révision générale nouvelle des tarifs en vigueur avant expiration d'un délai de douze mois à partir de la précédente rédaction.

(3) L.P.T.A. 1933. P. II. S. 29 ss. (2).

CHAPITRE III

LES CLAUSES FINANCIÈRES DE LA LOI DU 13 AVRIL 1933

I. — *Le principe de la compensation*

C'est l'aspect financier de cette mesure nouvelle, qui a créé en somme une sorte d'établissement public au lieu et place d'une multitude d'entreprises privées, qui doit naturellement nous retenir le plus, tant par l'originalité de la mesure que par la complication des conséquences d'ordre économique et général, ou strictement financier et particulier, qui en découlent. Le vote de cette loi fut pour ses auteurs l'occasion la meilleure de pouvoir mettre en pratique les doctrines socialistes, voir même communistes, de la confiscation de la propriété privée avec ou sans compensation, dont ils se réclamaient; son principal défenseur, sir Herbert Morrison ne cache pas que le texte voté n'est encore qu'une sorte de demi-mesure et qu'un premier pas vers le régime où toutes les grandes industries de la nation seront entre les mains non plus de capitalistes privés, mais de l'Etat, car, écrit cet auteur (1) il faut que soit « clairement

(1) *Socialisation et Transport*, p. 247.

expliqué le fait que la rente, l'intérêt et le profit qui existent pour l'avantage des particuliers devront complètement disparaître dans l'état tout à fait « socialisé ».

Effectivement, nous allons voir que l'on ne peut, à proprement parler, dire qu'il s'agit d'une mesure de socialisation intégrale des services de transports en commun de la capitale anglaise, puisque tout de même 110.000.000 £ de capital sont encore nécessaires à assurer le fonctionnement régulier. La compagnie nouvelle qui était créée aux termes de la loi du 13 avril 1933, recevait de l'Etat le pouvoir discrétionnaire de se substituer aux compagnies anciennes, dont elle devait reprendre les capitaux et assurer le fonctionnement. Comment donc allait s'opérer cette reprise de capitaux anciens, comment faire accepter à leurs détenteurs cette privation du potentiel de gain que représentaient les entreprises dont ils étaient dépossédés par ordre ? Ce sont les deux aspects du problème de la compensation dont, le principe en étant admis, nous examinerons les solutions pratiques, c'est-à-dire à la fois comment fut calculé le montant des indemnités et sous quelles formes ce montant, fut versé aux ayants droit. Puis connaissant les pièces de la machine, nous en étudierons la mécanique.

Lorsqu'ils ont préparé le projet de loi sur la nouvelle organisation des transports en commun à Londres, ses auteurs, au cours de leurs discussions avec les propriétaires des entreprises que le Bill avait pour objet de socialiser, ont été guidés par l'opinion publique, telle que l'interprétaient les membres du Labour Party et qui était en faveur d'une politique de compensation, en échange de la dépossession; car la compensation était

le meilleur moyen d'assurer un traitement équitable tant aux exploitants dépossédés qu'au public des capitalistes qui assurait en dernier lieu la reprise de cette nouvelle propriété. Il était de l'intérêt de l'une et de l'autre partie de faire sentir le moins possible qu'il s'agissait d'une mesure imposée par l'Etat, afin que fussent discutés le plus librement possible les termes des arrangements amiables auxquels on désirait arriver.

En dehors de l'appui que leur donnaient l'opinion publique et la classe des travailleurs, les auteurs du projet estimaient qu'il est injuste que l'une des corporations de l'Etat soit dépossédée sans compensation, simplement par le fait qu'elle est la première à être soumise au processus de socialisation. Si l'on devait en effet adopter une politique de confiscation, il faudrait pour que celle-ci pût être mise en pratique et défendable, qu'elle soit nationale, sinon universelle et qu'elle s'applique à toutes les entreprises d'un pays. La compensation donc s'imposait : nous verrons que son principe fut adopté également à l'égard des employés qui auraient à souffrir d'un changement dû au transfert de l'entreprise.

Pour évaluer l'indemnité que l'on devait aux anciens propriétaires des compagnies de transports à Londres, différents critères pouvaient être adoptés. On pouvait ou se baser sur la capacité de gain de l'entreprise, ou sur ses gains effectifs, ou sur le montant moyen de ses revenus au cours des dernières années.

Le premier chiffre à déterminer était le revenu net annuel des sociétés que l'on voulait racheter. Ceci importait plus encore que de connaître le total des dépenses en capital qui avaient été faites au profit de la société

en question, car ces dépenses pouvaient avoir été improductives ou inutiles, et d'autre part l'évaluation de tous les capitaux, meubles et immeubles d'une grande compagnie de transports était une tâche fort longue et compliquée qui risquait de provoquer de nombreux recours au tribunal arbitral. De plus une grande partie des capitaux immobilisés dans ces affaires risquait d'avoir perdu de leur valeur à la suite de telle ou telle nouvelle mesure, qui avait diminué leur utilité.

Ce fut et c'est le cas de nombreuses compagnies de chemins de fer pour lesquelles ont été dépensés des capitaux très importants et qui, actuellement, sont sans utilité et partant sans valeur. Faut-il tenir compte dans ce cas de ces sommes investies dans une affaire que l'on désire racheter ou doit-on délibérément estimer que, puisqu'elles ne répondent plus à aucun avantage réel, on doit les écarter? Les compagnies de chemins de fer peuvent fort bien dire que pour une grande partie de ces dépenses en capitaux désormais inutiles, elles ont été la victime des circonstances et que ce n'était pas leur faute.

Mais qui donc alors en rendre responsable? Aussi le meilleur moyen à employer à employer était bien d'évaluer, comme les banquiers le font pour un titre quelconque, la capacité de gain des compagnies de transports à racheter, et non seulement la capacité de gain, mais encore d'estimer si cette capacité pouvait être maintenue à son taux actuel et pendant combien de temps: c'est-à-dire apprécier l'avenir des sociétés à racheter: opération d'ailleurs dangereuse et qui ouvre la voie aux contestations.

Pendant ce qui renseigne le mieux sur la persis-

tance possible des revenus d'une société, est encore le taux de ces revenus : ceux-ci apparaissent-ils anormalement élevés, on peut alors douter que ce taux sera maintenu, soit qu'intervienne la concurrence, soit que l'Etat sous prétexte de sauvegarder les intérêts des usagers impose une diminution des gains, jugés excessifs, et cela même sous un régime de capitalisme privé. D'autre part, on peut se rendre compte, en se basant sur l'opinion publique éclairée des spécialistes et des techniciens, si ces profits sont raisonnables et par conséquent durables. On peut encore les comparer avec les gains d'entreprises similaires, publiques ou privées. En s'appuyant sur des considérations de cette sorte on pouvait sans se compromettre déclarer déraisonnables les gains de certains propriétaires d'omnibus indépendants qui, aux termes de la déclaration de Sir William Mc. Lintock devant le « Joint Select Committee of the London Passenger Transports Bill » (1), s'élevaient annuellement en 1928, 1929 et 1930 entre 25, 85 % et 64, 72 %. Même si le Ministre, au moment du rachat, était impuissant à diminuer ces gains, il était infiniment probable, que, tôt ou tard, une autorité publique quelconque interviendrait pour mettre fin à cette exploitation du public. Dès lors l'indemnité de rachat à offrir à ces propriétaires devait s'en ressentir.

La formule à laquelle étaient arrivés M. Morrison et ses collaborateurs, dans leur projet de loi, et qui devait servir de base aux membres du tribunal arbitral dans leurs estimations, était en conséquence celle d'un « revenu net durable » (« net maintainable revenue »). Mais cette formule ne fut pas acceptée par le « Joint Select Committee of Lords and Commons on the London Pas-

senger Transport Bill ». La formule alors adoptée (1) fut que le tribunal arbitral « prendrait en considération toutes les circonstances particulières au cas en question — et donnerait telle indemnité qui, à son avis, correspondrait à la valeur qui apparaîtra comme découlant de toutes ces circonstances particulières ».

Ce sont-là une fois de plus les paroles typiques d'un peuple qui ne veut surtout pas se lier et qui préfère le compromis à l'énonciation d'une politique arrêtée à l'avance. Ces mots ne sont pas absolument nets et l'évaluation de l'indemnité dépendait ainsi largement de l'opinion des membres du tribunal arbitral. Les socialistes avaient d'ailleurs prévu dans leur projet (clause 11 du projet primitif, sous section (2) s'appliquant à la section 13 du London Traffic Act 1924 et à la section 92 du Road Traffic Act 1930), que le tribunal prendrait en considération certains caractères plus étroitement définis, et en particulier :

1° Les bénéfices nets moyens... au cours des derniers exercices financiers.

2° La probabilité, en tenant compte de toutes les circonstances particulières à une affaire d'entretien de ses gains par la Société;

3° Le montant des pertes directes qui risquent raisonnablement d'incomber à la Société.

D'autre part le Tribunal ne prendra pas en considération l'augmentation de gains qui pourrait résulter pour la compagnie à racheter d'une organisation meilleure et plus économique de ses services, à la suite de sa fusion avec toutes ses anciennes concurrentes. Enfin

(1) L.P.T.A. 1933. P. II. S. 14 ss. (1) et (2).

nous avons vu — et cette mesure a passé dans le texte de la loi (1) que le tribunal n'allouera jamais d'indemnité sur la base des pertes causées par la nature obligatoire du transfert. Ce faisant, on eût été trop loin sur le chemin de la compensation.

Telles étaient les méthodes envisagées pour évaluer le montant des indemnités à verser aux sociétés rachetées. Il restait à discuter les formes dans lesquelles ces indemnités, une fois fixées, seraient versées. Trois formes de compensation étaient possibles : ou bien payer en numéraire, ou bien racheter avec des obligations ayant la garantie de l'Etat, ou bien racheter avec des titres négociables, mais sans droit de vote. Nous allons voir que le London Passenger Transport Act de 1933 combinait ces trois méthodes, donnant surtout de l'importance à la troisième (2).

II. — *Les moyens financiers du Board*

A) *Les instruments du rachat.* — Il y avait trois sortes d'entreprises à racheter : 1° les grandes compagnies dépendant du groupe de l'Underground, et le Metropolitan Railway ; 2° les compagnies de tramways appartenant à des autorités locales, et 3° les propriétaires indépendants d'omnibus ; chacun de ces groupes fit l'objet d'un mode particulier de rachat. Dans les deux premiers cas, le Board, nouvellement constitué, reçut le pouvoir d'émettre des titres financiers pour lui permettre de racheter les diverses entreprises de transport ;

(1) L.P.T.A. 1933. P. II. S. 14. ss. (7).

(2) L.P.T.A. 1933. P. II. S. 7. ss. (5).

dans le troisième cas, le rachat eut généralement lieu en numéraire.

Au terme de la section 39 de la loi (1) : « Le Board a le pouvoir de créer des titres financiers appelés : « London Transport Stock » ou obligations de transports, afin d'être à même :

a) de payer les indemnités dues pour le transfert qui aura lieu aux termes de cette loi des entreprises... qui auront accepté d'être indemnisées sous forme de titres de la Société des Transports en commun londoniens ;

b) de se procurer les capitaux nécessaires auxquels lui donne droit la section précédente ;

c) de se procurer les fonds qui lui permettront d'émettre, quand le moment sera venu, de nouvelles actions pour le rachat des premiers titre émis par le Board.

Les motifs pour lesquels le Board est autorisé à emprunter pour se procurer des capitaux au titre du paragraphe b) ci-dessus, sont les suivantes (2) :

a) Le paiement des indemnités aux entreprises rachetées (autres que celles des autorités locales), qui doivent être payées en numéraire ;

b) Le paiement des indemnités aux autorités locales qui auront demandé à être indemnisées en numéraire ;

c) Le paiement des dettes des compagnies rachetées selon les modalités convenues aux sections 16 et 17 de la loi ;

d) L'établissement d'un fonds de roulement ;

e) Toute somme lui permettant de faire face à certaines dépenses d'exploitation, imputables sur le capital de la Société ;

(1) L.P.T.A. 1933. P. III. S. 38-39.

(2) L.P.T.A. 1933. P. III. S. 38 ss. (1) (2).

f) Les motifs qui apparaîtront nécessaires tout en demeurant dans les attributions du Board;

g) Le paiement au Ministre des Transports par le Board des frais de la loi;

h) Et le rachat de telles obligations de transport qui sera prévu dans la section de la loi relative à l'émission de ces titres.

Le montant maximum des sommes que le Board peut ainsi emprunter (1) (à l'exclusion de celles empruntées pour satisfaire aux paragraphes a), b), c) ou h) ci-dessus) est représenté par le total:

1° des sommes que les compagnies du London Electric Railway, du Metropolitan Railway et du Central Railway, ont reçu le droit d'emprunter par les lois de 1930 et 1931, (déduction faite des capitaux déjà empruntés à ce titre);

2° et d'une somme de dix millions de livres sterling.

Toutes les sommes ainsi empruntées (sauf celles que représente l'émission des obligations participantes), seront obligatoirement remboursées à l'expiration d'une période de 90 années à dater du jour de l'emprunt.

Les titres dont l'émission par le Board est ainsi autorisée, sont de cinq catégories: quatre sont des titres à revenus fixes et les derniers sont des titres à revenus variables: ce sont, dans l'ordre de priorité qui leur est attribué par la loi: obligations « A » des transports londoniens; obligations « T. F. A. » des transports londoniens; obligations « L. A. » des transports londoniens, obligations (dites de préférence), « B » des transports londoniens et obligations participantes « C » des transports londoniens.

(1) L.P.T.A. 1933. P. III. S. 38. ss. (3).

Chacune de ces catégories de titre fait l'objet d'une abondante réglementation spéciale dont voici cependant l'essentiel :

Obligations « A ». — Deux émissions ont eu lieu pour indemniser les compagnies reprises par le Board. L'une porte intérêt à 4 1/2 % et l'autre à 5 %. Les deux émissions sont remboursables au pair, au choix du Board après le 31 décembre 1935 et seront en tout ces repayées au pair 90 ans après la date de leur émission. Les deux titres, le 4 1/2 et le 5 % ont rang *pari passu*.

Le taux de l'intérêt et les modalités de rachat des autres émissions d'obligations « A » qui pourront éventuellement avoir lieu dans l'avenir sera fixé par le Board après approbation du Trésor.

Obligations « T. F. A. » (Trade facilities acts). — Ces titres sont émis strictement en échange des titres de même catégorie dont les compagnies, membres de l'Underground, pouvaient être détentrices en vertu des Trade Facilities Acts de 1921 et de 1926. Il s'agit de titres particuliers qui avaient été émis par diverses sociétés à ces deux dates et auxquelles le Trésor avait accordé sa garantie, portant à la fois sur le capital et sur les intérêts, afin d'en permettre le placement, qui devait procurer les capitaux nécessaires à la mise en train de travaux assurant du travail aux chômeurs.

Ces obligations « T. F. A. » porteront intérêt à 4 1/2 %, seront remboursables au 30 juin 1972 ou au plus tôt à partir du 1^{er} janvier 1942; la garantie du Gouvernement s'étend à ces nouveaux titres.

Obligations « L. A. » (Local Authorities). — Il s'agit d'une catégorie spéciale de titres créée pour permettre

le rachat des entreprises de tramways appartenant aux autorités locales, énumérées dans la sixième annexe de la loi. Ces titres portent intérêt à 4 1/2 %, sont remboursables au pair, à l'option du Board, après le 31 décembre 1975 et seront en tout cas rachetés au pair 90 ans après la date de leur émission.

Obligations « B », dites de préférence. — Ces titres, émis comme les obligations A, pour le rachat par le Board des entreprises anciennes, sont remis aux porteurs d'actions de préférence de ces sociétés. En dehors de ce fait, cette appellation ne se justifie que par le privilège dont jouissent leurs porteurs d'être payés avant ceux des titres de la catégorie C. Ces titres portent intérêt à 5 %, sont remboursables au pair à l'option du Board, après le 31 décembre 1965, et seront en tout cas rachetés au pair 90 ans après la date de leur émission.

Le taux de l'intérêt et les modalités des émissions éventuelles futures de cette catégorie de titres seront déterminés par le Board avec l'approbation du Trésor.

Ce sont-là tous les titres à revenus fixes dont l'émission est autorisée par la loi.

Obligations participantes « C ». — Ce sont les seules qui représentent un titre financier à revenu variable. Elles sont émises, au début, en échange des actions ordinaires des compagnies reprises par le Board. L'intérêt que rapportent ces titres varie avec les bénéfices de la Société, mais la loi leur garantit un intérêt « statutaire » de 5 % (1), pendant les deux premières années, et ce taux est ensuite porté à 5 1/2. Le paiement de ces taux d'intérêt est une obligation pour le Board et au cas où

le Board ne paierait pas ce taux pendant trois années consécutives nous verrons que des sanctions ont été prévues. Toutefois, ces sanctions ne s'appliquent pas dès le début, et le Board se voit accorder une période initiale de quatre années, afin de pouvoir mettre de l'ordre et de voir clair dans ses affaires.

De plus, le taux statutaire d'intérêt, ayant ainsi été fixé à 5 ou 5 1/2 %, la loi prévoit qu'au cas où il resterait un surplus disponible, ce surplus sera employé pour moitié à bonifier l'intérêt des obligations C et que l'autre moitié sera versée à un fonds spécial appelé le « London Transport « C » Stock Interest Fund » où l'on pourra éventuellement puiser dans les années où les bénéfices seront insuffisants pour payer aux obligataires de la catégorie « C » l'intérêt statutaire auquel ils ont droit.

Enfin, au cours des deux premières années, par exception seulement, les obligations de la catégorie « C » ne toucheront par un intérêt supérieur à 5 %, intérêt qui dans la suite ne pourra d'ailleurs pas dépasser 6 %. Ces obligations participantes « C » ont été distribuées aux anciens porteurs d'actions ordinaires libérées des anciennes sociétés privées. Mais, et c'est ici le point crucial aucun de ces titres ne donne à son porteur quelque contrôle que ce soit sur la gestion de la Société. Nous y reviendrons en discutant la mesure que nous ne faisons ici qu'exposer. Les opérations financières d'émission, transfert, négociation et rachat dont les titres du London Transport seront l'objet, seront effectuées d'après les règles fixées par le Ministre des Transports, d'accord avec le Trésor, mais la loi stipule expressément que ces règles (1) :

(1) L.P.T.A. 1933. P. III. S. 39. ss. (14).

1° N'obligeront le Board, ni ne l'autoriseront à prélever chaque année sur ses bénéfices les sommes nécessaires au rachat de ses titres, avant l'expiration d'un délai de dix ans, à dater de l'émission des titres;

2° Autoriseront les porteurs d'au moins 5 % de l'une ou de l'autre des catégories des titres « A », « L. A. » ou « B » à demander la nomination d'un contrôleur des comptes dans le cas où le Board manquerait à payer les intérêts de ces titres pendant une période de plus de trois mois;

3° Autoriseront les porteurs d'au moins 5 % des titres de la catégorie « C », à demander la nomination d'un contrôleur des comptes, pour le cas où le Board manquerait pendant trois années consécutives à son obligation de payer l'intérêt statutaire sur les titres « C ».

La première année au cours de laquelle est applicable cette mesure, est celle qui se termine le 30 juin 1936.

Les autorités locales qui auront reçu des titres du London Transport, pourront les vendre ou en disposer comme il leur plaira, mais pas avant l'expiration d'un délai de dix années, pourvu que le produit de ces opérations soit employé de la façon suivante:

a) Dans le cas du London County Council, les fonds ainsi rendus disponibles seront versés au « fonds des emprunts consolidés » et seront gérés suivant les règles déterminées par la section 12 du London County Council (Finance Consolidation Act) de 1912;

b) Dans le cas des autres autorités locales, ces fonds provenant de la vente des titres du London Transport, seront employés pour l'un des objets suivants:

(1) L.P.T.A. 1933. P. III. S. 40. ss. (1) et (2).

1° Pour n'importe quel objet spécialement déterminé par la loi fixant les modalités du transfert ou pour lequel les recettes en capital de la communauté locale sont légalement utilisables;

2° Au remboursement de tout emprunt émis par les autorités locales antérieurement au transfert, en faveur des sociétés dont elles avaient la propriété;

3° Pour tel emploi que les autorités locales pourront juger nécessaire, d'accord avec le Ministre de l'Hygiène.

Les intérêts perçus par les autorités locales sur tous les titres du London Transport dont elles seront détentrices, seront versés, dans le cas du London County Council au crédit du fond du comté, et employés à toute dépense générale ou locale suivant l'avis du Conseil; dans le cas des autres collectivités locales, ces intérêts seront versés au fond, d'où les autorités locales tiraient, avant le transfert, les sommes nécessaires à leurs dépenses locales ou qui permettaient de diminuer le taux des impôts locaux.

B) *Fonctionnement financier du Board.* — Le Board reçoit le pouvoir (1) d'emprunter temporairement telles sommes dont il pourrait momentanément avoir besoin, mais jusqu'à concurrence seulement de 3.000.000 £. Le remboursement de toutes les sommes ainsi empruntées, ainsi que les intérêts de ces emprunts sera imputé sur les seules recettes du Board.

Au terme de la section 42, il a été établi par le Board un fond de réserve alimenté par des sommes prélevées

(1) L.P.T.A. 1933. P. II. S. 41.

sur ses revenus, et qui peut être utilisé dans les cas suivants :

1° Pour couvrir les charges que les bénéfices d'une année sont insuffisants à couvrir;

2° Pour rembourser ou racheter les obligations participantes « C »;

3° Dans l'intérêt des services de transport de la région londonienne (extension, amélioration, ou réductions des tarifs);

4° Et dans tel but d'intérêt général déterminé par le Board.

La totalité des recettes de la Société nouvelle des transports en commun londoniens sera répartie chaque année dans l'ordre et de la façon suivante (1) :

a) Dépenses d'exploitation et d'établissement (ce qui comprend les rémunérations et salaires des employés et ouvriers, les paiements à faire au titre des pensions et retraites);

b) Intérêts des emprunts temporaires placés par le Board;

c) Sommes payables aux autorités locales sous forme de versements annuels, représentant l'intérêt des emprunts autrefois placés par celles-ci pour assurer le fonctionnement de leurs anciens tramways, et contribution au « Fonds de liquidation de la dette des tramways » créé au titre de la section 44 du London Passenger Transport Act, 1933;

d) Intérêt des valeurs « A », « T. F. A. », « L. A. » et « B » respectivement, et arriérés de ces intérêts dans l'ordre spécifié;

(1) L.P.T.A. 1933. P. III. S. 46.

e) Toutes sommes dûes au titre de la garantie, accordée par le Board aux nouveaux titres du « Central London new guaranteed assented » (créé pour liquider certaines compagnies, aux termes de la section 88 de la loi;

f) Intérêt des obligations participantes « C » au taux statutaire;

g) Sommes qui devront être transférées aux fonds d'amortissement prévus pour le rachat des obligations « A », « T. F. A. », « L. A. », et actions dites de préférence B.

Le solde, s'il y en a un, sera utilisé de la façon suivante:

a) Au cours des deux premières années, il sera intégralement versé au fonds de réserve;

b) Et au cours des années suivantes, après avoir indemnisé le fonds de réserve à concurrence des sommes que celui-ci aura pu verser aux obligataires de la catégorie « C », il sera utilisé pour moitié à bonifier les intérêts des porteurs de titre de cette catégorie, jusqu'à concurrence de l'intérêt maximum de 6 %, le résidu étant alors transféré au fonds de réserve.

Enfin, pour compléter l'étude des institutions qui forment les moyens d'action du nouveau Board dans le domaine financier, il faut encore dire un mot du système de pooling des recettes. Nous avons vu (1) qu'il entrerait dans les attributions du comité mixte de coordination (Standing joint Committee) de préparer un plan de fonds commun, affectant les recettes des chemins de fer, pour la porportion afférente au trafic des voyageurs sur

(1) L.P.T.A. 1933. P. II. Section 31.

leurs lignes de banlieue, et celles des compagnies faisant désormais partie du Board, et pour la distribution de ces recettes entre le Board et chacune des compagnies de chemins de fer intéressées, dans une proportion qui restait à déterminer. Les détails de ce projet sont exposés dans la dixième annexe à la loi de 1933 (1).

7e plan s'applique à toutes les recettes du Board et à toutes les recettes de chacune des grandes compagnies de chemins de fer, (« The four amalgamated companies ») provenant du transport de voyageurs entre deux stations quelconques d'une de leurs lignes de banlieue. Une définition détaillée est donnée de ce qui doit être entendu par l'expression: lignes de banlieue.

Un compte-type d'exploitation au cours d'une année qui sera choisie comme modèle moyen, sera dressé, déterminant les chiffres des recettes qui doivent être attribuées tant au Board qu'aux quatre grandes compagnies de chemins de fer. De ces recettes seront déduits les frais d'exploitation de chaque compagnie, correspondant à leurs réseaux de banlieue seulement, et ainsi seront déterminées les proportions appelées proportions « Standard » attribuables à chaque compagnie de chemins de fer et au Board (2). L'une et l'autre partie pourront demander au Comité mixte de coordination la révision de ces proportions « Standard » lorsqu'elles estimeront que des facteurs nouveaux sont intervenus qui en ont modifié la teneur. Le fonds commun ainsi créé sera soumis au contrôle d'un commissaire aux comptes, rééligi-

(1) L.P.T.A. 1933. Tenth Schedule. Provisions to form the basis of the Pooling Scheme.

(2) Ces propositions sont actuellement de: 38 % pour les Compagnies de chemins de fer, 62 % pour le Board.

ble, nommé pour trois ans par les participants au fonds, ou, à défaut, d'accord entre eux, par le Président de l'Institut des Chartered accountants.

Toute question soulevée par le fonctionnement de ce fonds commun sera portée devant le Comité mixte de coordination, qui décidera s'il s'agit d'une question strictement d'ordre financier ou statistique; dans ce cas, celle-ci sera tranchée par le commissaire aux comptes. Si elle est d'ordre général, elle sera tranchée par un arbitre nommé par le Comité mixte ou au cas où celui-ci ne pourrait s'entendre sur le choix de l'arbitre, par la Haute Cour. Naturellement, les compagnies de chemins de fer continueront à fournir chaque année au Comité tous leurs comptes, justifiant de leur participation au fond commun.

Enfin, comme le Conseil de toute compagnie capitaliste ordinaire, le Board devra (1) publier chaque année, à la date et dans les formes prescrites par le Ministre, un rapport sur son activité au cours de l'année précédente et contenant toutes informations relatives à la politique du Board qui pourront être publiées sans inconvénients pour l'entreprise dirigée par le Board ou pour les compagnies de chemins de fer. Ce rapport sera distribué aux membres du Parlement et sera mis en vente au public à un « prix raisonnable » aux bureaux de la compagnie.

Le Board devra également fournir au Ministre tous les détails financiers et statistiques que celui-ci pourra exiger et à l'octroi desquels il pourra éventuellement contraindre le Board par l'intermédiaire du « Rates Tribunal ».

(1) L.P.T.A. 1933. P. III. S. 47.

Le Board tiendra les comptes réguliers¹ justifiant de son activité, qu'exige la loi anglaise sur les sociétés. Ces comptes seront examinés chaque année par des commissaires et au plus tard dans les deux mois qui suivront la clôture de l'année financière (à moins que le Ministre n'en dispose autrement), le Board enverra la copie de ces comptes au Ministre, avec les observations des commissaires, puis devra les publier de telle manière qu'ordonnera le Ministre et en mettre en vente les exemplaires « à un prix raisonnable ».

Nous avons ainsi terminé l'examen des instruments financiers mis entre les mains du Board pour lui permettre de reprendre, en les indemnisant, les diverses compagnies de transport en commun fonctionnant à Londres avant sa création. Voyons maintenant comment cette reprise s'est effectuée.

III. — *La reprise par le Board des compagnies anciennes*

Il y avait deux sortes d'opérations à accomplir : faire entrer les compagnies anciennes dans le Board, et dissoudre ensuite ces compagnies qui avaient cessé d'exister indépendamment. La loi du 13 avril 1933 a prévu l'un et l'autre cas. Nous examinerons :

1° L'incorporation des compagnies anciennes dans le Board ;

2° Et les modalités de la dissolution de ces anciennes compagnies.

1° *L'incorporation des compagnies anciennes dans le London Passenger Transport Board :*

Etant donné la diversité des mesures qui ont été prises

pour assurer les transferts des capitaux des compagnies de natures différentes au Board, il faut encore distinguer entre : a) le groupe des grandes entreprises, Underground et Metropolitan Railway, et ceux formés b) par les autorités locales possédant des tramways et c) par les propriétaires indépendants d'omnibus.

a) Les grandes compagnies capitalistes.

Quand il y avait eu entente préalable entre le Board et les directeurs de ces grandes compagnies, les modalités du rachat ont été fixées dans la loi même. C'est ainsi que les modalités du transfert au Board des compagnies membres de l'Underground, sont précisées dans la troisième annexe ; celles du transfert du Metropolitan Railway dans la quatrième et celles des compagnies de tramways des autorités locales dans la sixième annexe.

Dans ces trois cas, la compensation prend la forme de titres du London Transport, émis en faveur des compagnies cédantes ou des autorités locales. Ces titres seront distribués aux actionnaires de l'Underground et du Metropolitan Railway au moment de la dissolution de ces compagnies.

Les principes généraux qui dominent la méthode de ces incorporations des compagnies anciennes au Board, principes auxquels on est arrivé à la suite de discussions amiables entre les directeurs des compagnies dépossédées et les rédacteurs de la loi, et qui sont incorporés dans le texte de celle-ci sont les suivants :

a) Pour autant que les porteurs de valeurs à revenu fixe des sociétés de l'Underground et du Metropolitan Railway, avaient touché intégralement par le passé leurs intérêts, on leur donnera une quantité de titres nouveaux

du London Transport telle qu'elle leur assure un revenu égal à celui qu'ils percevaient par le passé.

D'une façon générale, si les valeurs des compagnies anciennes étaient des obligations ordinaires, elles étaient échangées contre des obligations du type « A » (4 1/2 %) et si, à ces valeurs était attaché un droit de préférence, leurs porteurs recevaient des obligations du type « B » (5 %);

b) Pour autant que les porteurs des sociétés rachetées recevaient des dividendes variant avec les bénéfices de la Société, un revenu net moyen fut établi sur la base des années 1928, 1929, 1930, et une entente fut signée entre le Ministre des Transports (représentant le Board) et les compagnies, fixant le nombre d'obligations « C » à revenu variable, représentant autant que possible la valeur des titres de cette catégorie à remettre aux compagnies.

Voici dans le détail le montant total des nouveaux titres de chaque catégorie, émis par le Board, que recevra chaque compagnie, membre de l'Underground.

NOM DE LA COMPAGNIE	QUANTITÉ ET CATÉGORIE	
	DE TITRES ÉMIS	%
The London Electric Railway Company	4.707.482	4,1/2 A
	8.450.000	5 A
	5.606.000	4,1/2 TFA
	2.538.936	5 B
	8.628.345	C
The Metropolitan District Rail- way Company	3.827.677	4,1/2 A
	4.753.950	5 A
	3.968.598	5 B
	2.992.375	C

NOM DE LA COMPAGNIE	QUANTITÉ ET CATÉGORIE DE TITRES ÉMIS		
			%
The Central London Railway Company	823.098	4,1/2	A
	1.060.000	5	A
	458.000	4,1/2	TFA
	732.000	5	B
	2.775.000		C
The City South London Railway Company	993.762	4,1/2	A
	6.519.000	4,1/2	TFA
	850.000	5	C
	1.369.000		C
The Lots Road Power House joint Committee	3.422.169	4,1/2	A
The London General Omnibus Company Limited	2.240.479	4,1/2	A
	4.000.000	5	B
	5.087.500		C
London General County Services.	Nil (compris dans le London General Omnibus Company).		
Overground Limited	Nil (compris dans la L.G.O.C. Ltd, et la Tramways (M. E. T.) Omnibus C° Ltd)		
The Tramways (M.E.T.) Omnibus Company Limited	182.635	4,1/2	A
	101.545	5	B
	348.014		C
The Metropolitan Electric Tramways Limited	297.282	4,1/2	A
	179.866	5	B
	517.301		C
The London United Tramways Limited.	428.920	5	B
	585.943		C
The Union Surplus Land Company	88.889	4,1/2	A

Limited	238.936	
The Union Construction and Finance Company Limited ...	365	C
Morden Station Garage	Nil (compris dans L.G. O.C. Ltd)	

NOM DE LA COMPAGNIE	QUANTITÉ ET CATÉGORIE DE TITRES ÉMIS	%
South Metropolitan Electric Tramways and Lighting Company Limited.	75.000	C
Acme Pullmann Services Limited.		
Bucks Expresses (Watford) Limited.	Nil (compris dans la L.G.O.C. Limited)	
Skylark Motor Coach Company Limited.		

b) *Les compagnies de tramways:*

Le cas est ici (1) un peu différent du précédent puisqu'il s'agit de compagnies municipales et non plus de compagnies privées. Aux termes de la loi, le Board et les représentants de ces compagnies municipales se sont entendus quant aux modalités diverses des transferts à effectuer, mais leurs accords n'ont été parfaits qu'après la confirmation donnée avec ou sans modification par le tribunal arbitral.

Il faut cependant établir une triple distinction entre:

a) Les autorités locales, qui ne sont pas énumérées dans la sixième annexe;

(1) L.P.T.A. 1933. P. II. S. 10 et 11.

b) Celles qui le sont ;

c) Et les deux Comtés de Bexley et d'Ilford.

Les premières (2) qui forment la grosse majorité, ont accepté d'être désintéressées par le paiement par le Board d'une somme annuelle, leur permettant de faire face aux charges représentées par le paiement des intérêts et le maintien du fonds d'amortissement des dettes qu'elles avaient contractées pour la construction et l'exploitation de leurs entreprises.

Les secondes (1) celles qui sont énumérées dans la sixième annexe à la loi, recevront une quantité d'obligations spécialement créées dans ce but, (obligation « L. A ») suffisante pour leur permettre de couvrir les charges des emprunts qu'elles ont émis pour assurer le service de la dette de leurs tramways, soit :

pour le Hertfordshire County Council: 19.000 £ en ob. L. A ;

pour le London County Council : 8.500.000 £ en ob. L. A ;

pour le Middlesex County Council: 1.035.000 £ en ob. L. A ;

et pour le Maire, les Syndics et les Bourgeois du County Borough de West Ham: 281.066 £ en ob. L. A.

Enfin, en ce qui concerne les entreprises des conseils de Bexley et d'Ilford, ces deux municipalités ont désiré recevoir des titres ordinaires du nouveau Board pour un montant qui a été déterminé soit à l'amiable, soit à la suite d'un arbitrage. Ces deux municipalités avaient en effet exigé des compensations beaucoup plus importantes que les autres compagnies municipales, et

(2) L.P.T.A. 1933. P. II. S. 9. ss. (3).

(1) L.P.T.A. 1933. P. II. S. 9. ss. (1).

n'avaient pas accepté d'être dédommagées en obligations L. A à 4 1/2 %.

c) Tilling et les propriétaires indépendants:

Il restait à indemniser les affaires Tilling (Thomas Tilling Ltd et Tilling and British Automobile Traction Limited) et les cinquante-cinq propriétaires indépendants d'omnibus.

Les affaires de Tilling étaient importantes, puisque juste avant la guerre elles avaient absorbé la traditionnelle Omnibus Company; elles représentaient environ cent cinquante omnibus, et passaient toutes entières, avec leurs immeubles (1), au nouveau Board. Le règlement aura lieu devant le tribunal arbitral qui fixera le total des titres du London Transport que le Board devra remettre aux affaires Tilling. Le tribunal est dans ce cas obligatoirement saisi de la demande de fixation d'indemnité (3), alors qu'il ne l'était pour les grandes compagnies de l'Underground et du Metropolitan Railway que sur la demande de celle-ci.

Les propriétaires indépendants, auxquels on joint la compagnie Lewis, ne seront rachetés par le Board que jusqu'à concurrence de leur matériel roulant, leurs immeubles ne passant pas entre les mains du Board. Etant donné les taux extrêmement élevés de leurs profits (nous avons vu que certains d'entre eux avaient un revenu atteignant jusqu'à 60 % de leur capital investi), ce furent les plus opposés au vote de la loi sur les transports en commun à Londres. D'autre part, comme la plupart d'entre eux ne possédaient qu'un

(1) L.P.T.A. 1933. P. II. S. 5. ss. (2) (e).

(2) L.P.T.A. 1933. P. II. S. 7. ss. (5).

(3) L.P.T.A. 1933. P. II. S. 8.

nombre très restreint de véhicules, et qu'ils n'étaient généralement pas organisés comme de grandes compagnies, il eut été difficile de les indemniser avec des titres de la nouvelle société.

Aussi la loi prévoit (1) que ces propriétaires seront indemnisés soit sous forme de titres du nouveau London Transport, soit en numéraire, soit partiellement en numéraire et en valeurs mobilières du London Transport. Ils devront faire part de leur choix (2) au tribunal arbitral qui fixera le montant des indemnités qui leur seront allouées de la manière qu'ils auront choisie. En fait, la plupart demandèrent à être indemnisés en numéraire.

II. — *La dissolution des compagnies anciennes transférées au Board* (1)

La dissolution des compagnies, spécifiées dans la première et la seconde partie de la seconde annexe à la loi, est prévue dans les plus minutieux détails. Les frais de ces dissolutions seront supportés par le Board, après certification par un des commissaires aux comptes et approbation par le Ministre. Les principes généraux auxquels seront soumises ces dissolutions de société sont les suivantes :

1° Si la compagnie, dont la dissolution est poursuivie, est une compagnie statutaire (c'est-à-dire incorporée par une loi spéciale), elle sera mise en liquidation dès réception et distribution par elle à ses actionnaires, conformément aux modalités de la loi, des titres qui lui seront remis par le Board ;

(1) L.P.T.A. 1933. P. II. S. 7 ss. (6).

(2) L.P.T.A. 1933. P. II. S. 8 ss. (3).

(1) L.P.T.A. 1933. S. 87 et 88 et 5^{me} annexe.

2° Si la compagnie n'est pas une compagnie statutaire, elle entrera en liquidation à partir du 1^{er} juillet 1933, suivant les modalités prévues à la cinquième annexe de la loi.

Pendant tout le temps que durera la liquidation, les compagnies transférées continueront à occuper les locaux et à employer le personnel qui sera nécessaire aux opérations de liquidation, et ceci aux frais du Board. La liquidation des compagnies, faisant partie du groupe de l'Underground, a fait l'objet de clauses spéciales. Les compagnies de l'Underground Electric Railways et de la London Suburban Traction Limited, sont priées par la loi de préparer, chacune pour ses propres affaires, un plan de liquidation, et un projet indiquant suivant quelles modalités seront distribuées, entre leurs actionnaires, les nouvelles obligations du London Transport, auxquelles ceux-ci ont droit d'après les termes mêmes de la loi. Le projet en question pourra, pour ce qui touche à l'Underground Company, prévoir la formation d'une société financière, incorporée suivant les formes du « Companies Act » de 1929, qui groupera toutes les valeurs mobilières émises par le London Transport. en échange des titres des anciennes compagnies, membres de l'Underground, et qui assurera aux actionnaires de ces anciennes compagnies le paiement des dividendes et intérêts qui leur sont dus.

Chacune des compagnies non statutaires, membres du groupe de l'Underground, sera mise en liquidation volontaire, suivant les règles fixées par le Companies Act de 1929 et dans la mesure où ces règles sont compatibles avec les dispositions de la loi du 13 avril 1933.

La liquidation de ces compagnies commencera auto-

matiquement le 1^{er} juillet 1933, sans qu'il soit besoin d'une résolution spéciale de l'assemblée générale, établissant que la compagnie va être mise en liquidation.

Elle sera dirigée par les directeurs de chaque compagnie, en charge au jour fixé, qui seront nommés co-liquidateurs et prendront toutes les décisions nécessaires à la majorité. Au jour fixé, tout détenteur de valeurs mobilières des compagnies dissoutes devra faire parvenir aux liquidateurs les titres qu'il possède, et recevra en échange, soit des mains des liquidateurs, soit de celles de personnes qui en auront spécialement reçu la charge, d'une part, les titres auxquels il a droit aux termes de la seconde partie de la troisième annexe de la loi, et de la seconde partie de la quatrième annexe à la loi, et d'autre part, le solde de tous les intérêts échus et non payés, au jour fixé. Les registres et livres de transfert de ces compagnies seront finalement clos la veille du jour où aura lieu la distribution des nouveaux titres; notification en sera faite par les directeurs de chaque compagnie au secrétaire du Stock Exchange de Londres ainsi que par voie d'insertion dans deux journaux quotidiens trente jours avant celui fixé pour la clôture de ces registres.

Dans le cas des compagnies statutaires, lorsque celles-ci auront distribué les titres où les sommes qu'elles auront reçues du nouveau Board, elles présenteront au Board of Trade le résultat de ces opérations, et celui-ci, après s'être assuré que toutes les conditions requises ont été remplies, remettra à ces sociétés un certificat dont la publication dans la *London Gazette* vaudra dissolution des sociétés en question.

En résumé, les problèmes auxquels ont eu à faire face les auteurs de la loi furent donc les suivants :

Une fois admis, le principe de la compensation, comment évaluer les sommes qui devaient être versées aux compagnies rachetées, et sous quelle forme les payer ? Le soin d'évaluer fut confié au tribunal arbitral créé pour ce motif. Le soin de payer fut attribué au nouveau Board. Celui-ci reçut le pouvoir de créer les instruments de ce paiement, de les émettre en remplacement des titres des compagnies anciennes incorporées dans la nouvelle Société, et de se procurer par l'emprunt les fonds nécessaires au dédommagement en numéraire qu'il offrait aux propriétaires indépendants. Malgré l'opposition très vive de certaines grandes compagnies capitalistes, dont en particulier la Metropolitan Railway dont le président, Lord Aberconway semblait, par principe, opposé à cette tentative de socialisation, celles-ci durent accepter les nouveaux titres qu'on leur offrait et non l'argent frais qu'elles réclamaient.

Ces substitutions de titres étant faites, les compagnies anciennes, privées de leur capital primitif, cessaient normalement d'exister : on sanctionna par la procédure de la liquidation, cette dissolution rendue nécessaire par l'absorption dans la nouvelle compagnie unique, où chacune perdait son individualité au profit de cette sorte d'établissement public qui en assurait la direction. Tout semblait donc s'être effectué dans des conditions normales, mais on avait contraint les actionnaires des compagnies anciennes à abandonner es titres représentant pour eux un droit de vote, une participation à la gestion de l'entreprise à laquelle ils avaient prêté leurs capitaux, contre des titres nouveaux qui les pri-

vaient de ce contrôle sur la direction de l'entreprise. L'assurance qu'on leur donnait d'un gain accru, grâce aux économies réalisées par l'organisation unique jouissant d'un monopole complet, était-elle suffisante pour justifier cette privation? C'est ce que nous examinerons après avoir étudié les clauses sociales et techniques du London Passenger Transport Act du 13 avril 1933.

CHAPITRE IV

LES CLAUSES SOCIALES DE LA LOI DU 13 AVRIL 1933

Il était normal qu'une large place fut faite à des clauses d'un tel ordre dans une loi qui avait été l'œuvre d'un ministère travailliste, et dont la matière justifiait d'ailleurs une intervention dans le domaine social par le seul fait même que la Compagnie nouvellement créée allait employer environ 76.000 travailleurs ou salariés.

Sur ce chiffre, 4.000 personnes sont occupées à des travaux d'ordre administratif et 2.950 à des travaux de contrôle ou d'inspection, de telle sorte que 10 % du personnel est employé en dehors de l'exploitation directe des services de transport. Les autres salariés du Board seront affectés de la façon suivante :

12.900 à l'exploitation des chemins de fer souterrains et tubes ;

17.190 à l'exploitation des tramways et véhicules à trolley ;

33.000 à l'exploitation des omnibus et autocars, ce qui laisse un reste de 1.360 ouvriers employés à des travaux divers. A propos de ce personnel, le Board est en rapports constants avec 16 trade-unions différentes, en dehors de nombreux comités divers destinés à assu-

rer les rapports entre lui et ses ouvriers, comités d'ailleurs prévus dans le texte de la loi (1). Des principes généraux, visant le traitement du personnel, sont prévus dans la loi, mais il a fallu naturellement les adapter aux besoins distincts d'un personnel si varié. Ce soin est laissé à un « Service du personnel », organisé par le Board, et c'est une des tâches les plus délicates de ce service, pour rester en accord avec les principes de la politique suivie par le Board et que nous examinerons plus loin, de maintenir entre les membres des services ces différences et cette émulation qui assurent le meilleur rendement.

Sous le titre de ce chapitre nous pourrions grouper trois catégories de problèmes assez différents. Le premier pose la question de la représentation des intérêts ouvriers dans le Board (Section I), le second celle des salaires et des conditions de service (Section II) et le troisième celle des compensations dues à certains ouvriers ou employés et des retraites et indemnités diverses (Section III).

SECTION I

La représentation des intérêts ouvriers dans le Board

Ce fut une question extrêmement discutée et étudiée dans différents congrès, les uns désirant voir siéger parmi les directeurs un spécialiste des questions ouvrières, qui soit surtout capable de défendre auprès de ses collègues les intérêts des salariés divers de l'entreprise,

(1) L.P.T.A. 1933. P. II. S. 69.

les autres, au contraire, n'estimant pas qu'un spécialiste soit nécessaire, et surtout pas un spécialiste élu par les ouvriers : même controverse qui s'était manifestée dans d'autres domaines, entre les partisans d'un Board capable et ceux d'un Board représentatif des intérêts divers.

Au fur et à mesure qu'avançaient les discussions, au cours desquelles fut préparé le projet de loi, on ne put cacher que si les Trade-Unions intéressées avaient des vues différentes, toutes au moins étaient d'accord pour que l'opinion et l'expérience des classes de travailleurs eussent leur représentant au Board. Sir Herbert Morrison se heurta aux Trade-Unions lorsqu'il demanda avec insistance que tous les membres du Board fussent choisis par le Ministre, d'après leurs qualités et leur loyalisme envers la nouvelle entreprise. Les trois unions qui représentaient les chemins de fer étaient de son avis. Mais le Ministre rencontra une vive résistance de la « Transport and General Workers Union » puissante et bien organisée, qui combattait vivement pour le principe de la représentation directe des Trade-Unions dans le Board.

A la conférence annuelle du Labour Party, à Leicester, en 1932, M. Morrison fit nettement connaître son opposition aux principes de la représentation directe des Trade-Unions dans le Board, demandée par M. John Cliff, membre influent de la Transport and General Workers Union. M. Morrison exprima clairement qu'à son avis l'octroi d'un droit statutaire à la représentation des travailleurs de l'industrie des transports dans le Board ne signifiait pas forcément que le meilleur des travailleurs serait choisi pour assurer cette représentation ; que le choix de cet individu serait difficile et embarrass-

sant à effectuer parmi la liste des noms soumis par les divers Trade-Unions des industries intéressées; et que, de plus, s'il accordait un tel droit statutaire à la représentation des travailleurs de l'industrie, il risquait fort d'être amené à accorder un droit identique à la représentation d'une multitude d'autres intérêts, ce qui changerait le caractère du Board et pouvait entraîner fort loin.

Le principe fut débattu au Congrès des Trade-Unions, à Newcastle, et à la Conférence annuelle du Labour Party, à Leicester, en 1933, déjà mentionnée. Le Conseil général soumit au Congrès des Trade-Unions un « rapport sur le contrôle public et la réglementation de l'industrie et du commerce » qui, d'une façon générale, était en faveur des principes du projet de loi sur les transports à Londres. Au cours du débat, M. John Cliff s'éleva contre le Conseil général des Trade-Unions qui disait entre autre: « ...le travail ne doit pas avoir un rôle exécutif dans l'industrie, mais il peut avoir un rôle de conseiller... A celà, M. Cliff répondait: « ... Si nous devons tirer quoique ce soit d'une industrie socialisée, ce doit être une plus grande liberté pour les travailleurs de cette industrie; or, il n'y a rien de tel dans ce rapport ».

A Leicester, au contraire, l'exécutif du parti travailliste soumit à la conférence annuelle de son parti deux rapports: « The National Planning of Transport » et « The Reorganisation of the Electricity supply Industry » (1). Le paragraphe suivant est extrait du rapport sur les transports:

« La création que l'on propose au Board soulève une

(1) Labour Party, Transport House, Smith Square. S.W. I.

question qui provoque quelque controverse, car il existe toujours une opinion qui maintient qu'un tel Board doit être représentatif de certains intérêts particuliers (par exemple, les anciens actionnaires, les usagers des transports, soit encore la Fédération britannique des industries représentant les fabricants), les travailleurs de l'industrie, les travailleurs en général, les employeurs en général, les autorités locales, etc... Il y a deux arguments du point de vue travailliste, contre l'idée de représentation. Le premier est qu'un Board élu pour ses capacités sera sans doute beaucoup plus efficace; et les socialistes, avant tout, doivent mettre en avant l'intérêt commun. Des membres nommés par les représentants d'intérêts particuliers tendraient naturellement à satisfaire ces intérêts, plutôt qu'à s'occuper, sans craindre la défaveur, du bon rendement général de l'entreprise. Leur contrôle par les intérêts qui risquent de les influencer risquerait également d'être contraire à un bon esprit de corps et diminuerait le sentiment très nécessaire de la responsabilité du groupe vis-à-vis du public. De plus, il n'apparaît pas non plus que la nomination de membres choisis, parce qu'ils représentent tel ou tel corps et non avant tout pour leur valeur personnelle, doive vraisemblablement être très efficace pour le Board qui a la responsabilité d'une tâche compliquée; car il est vital pour le socialisme que la possession des entreprises par la nation se montre en tout point supérieure à l'entreprise privée. Pour personne, cela n'importe plus que pour les travailleurs de cette industrie, car les représentants de la classe qui travaille ont déjà souffert assez de l'insuffisance au sommet.

« La seconde objection principale que l'on peut faire

à l'idée de représentation est plus particulièrement travailliste. A première vue, il peut sembler attrayant d'avoir au Board des représentants, des employés de l'entreprise. Mais, en fait, on peut se demander jusqu'à quel point une telle représentation serait efficace. La position de ces membres serait extrêmement délicate. Ils pourraient avoir quelque influence dans certaines matières, mais, dans d'autres, le reste de leurs collègues pourrait être tenté de se passer de leur avis ou de se servir d'eux comme d'une protection partielle contre les critiques légitimes de ceux mêmes qu'ils représentent; la mesure dans laquelle ils réussiraient ou échoueraient dépendrait de leur personnalité, de leur capacité ou de leur autorité. Sur des questions de salaires ou de travail, leur position risquerait d'être très ambiguë, de même qu'en cas de conflits du travail.

.
» Il ne s'en suit pas nécessairement, et il n'est pas un instant désirable que les membres du mouvement travailliste soient exclus de la possibilité de devenir membres du Board. Dans les Trade-Unions et dans le mouvement coopératif, par exemple, il y a des membres et des directeurs qui ont une grande expérience et sont extrêmement capables, et ce sera de plus en plus le cas dans l'avenir; dans l'administration centrale et locale il y a des représentants du parti travailliste extrêmement capables aussi, de même qu'il y a de nombreux membres du parti travailliste qui se sont tout à fait distingués dans leur emploi privé. Dans la pratique, il n'y a pas un Ministre des Transports qui pourrait rester ignorant de ce fait ni en particulier de l'expérience spéciale que l'on trouve chez les Trade-Unions. Ce serait

véritablement le devoir d'un Ministre des Transports d'insister pour que ce soit à ces sources là qu'il soit puisé; mais la dernière épreuve doit être celle de la capacité individuelle, au sujet de laquelle, d'ailleurs, il ne doit pas y avoir de difficultés ».

Effectivement, et malgré un discours assez vif de M. Harold Clay, en réponse à celui de M. Morrisson, on décida de ne pas spécifier dans le projet de loi qu'il y aurait obligatoirement un représentant attitré des Trade-Unions ou d'une association de travailleurs dans le Board. Et c'est en application de cette règle que lorsque M. John Cliff fut nommé membre du Board (où il représentait évidemment les intérêts ouvriers) il dut offrir sa démission de direction de « l'Union Générale des Transports ».

C'est encore là une mesure bien anglaise: un compromis nouveau: le Ministre choisira toujours pour le Board un représentant qualifié des intérêts ouvriers; mais du point de vue strictement légal, rien l'y contraindra obligatoirement.

SECTION II

Salaires et Conditions de Service (1)

La loi prévoit l'institution de deux mécanismes destinés à assurer le règlement de tous les conflits qui pourraient naître entre le Board et ses employés ou entre le Board et les Trade-Unions, au sujet du taux des salai-

(1) L.P.T.A. 1933. Part II.

res, des heures de présence ou de toute autre condition de service. Ces conflits seront soumis à une Commission de négociations et à un Bureau des salaires.

La Commission de Négociations:

Le « Negotiating Committee » sera composé de:

- 6 représentants du Board nommés par lui;
- 6 représentants des employés du Board, dont 2 seront nommés par chaque Trade-Unions.

Ces Trade-Unions intéressées sont, aux termes mêmes de la loi (3): l'Union Nationale des Cheminots (National Union of Railwaymen), l'Associated Society of Locomotive Engineers », et la « Firemen and Railway Clerks Association ».

Le Bureau des Salaires

est recruté plus largement et se compose de:

- a) 1 Président indépendant, nommé par le Ministre du Travail;
- b) 6 Représentants du Board, nommés par lui;
- c) 6 Représentants des employés du Board, dont 2 sont nommés par chacune des trois Trade-Unions;
- d) Et 4 autres personnes nommées respectivement: une par le Conseil général du Congrès des Trade-Unions;

Une par la Cooperative Union;

Une par l'Association des Chambres de Commerce britanniques;

Une par la Confédération nationale des organisations d'employeurs.

(2) L.P.T.A. 1933. P. VI. S. 68.

(3) L.P.T.A. 1933. P. VI. S. 72.

La constitution de chacun de ces collèges peut être modifiée moyennant avis préalable de douze mois et suivant certaines règles (2).

De plus, aussitôt que possible, après le 1^{er} juillet 1933 devront être constitués des Conseils, composés de Membres du Board et de représentants des employés, suivant un plan préparé par un collège, dont le recrutement est identique à celui de la Commission de Négociations.

La loi donne enfin la définition des conditions nécessaires pour qu'un individu puisse être appelé employé ou salarié du Board et jouir de ce fait du bénéfice des mesures exposées ci-dessus.

Une exception est prévue pour les employés du Board qui étaient membres de l'Association du personnel du London County Council; ceux-ci peuvent, si plus de cent d'entre eux en expriment le désir, ne pas être soumis à la législation sociale des employés du Board (1).

SECTION III

Le Personnel et les Retraites ouvrières

Il était extrêmement important pour le nouveau Board de pouvoir conserver les services des ouvriers et des employés des compagnies anciennes dont il allait désormais assurer l'exploitation. Ceux-ci étaient les seuls à être au courant, chacun dans sa partie ou dans son dis-

(1) L.P.T.A. 1933. P. VI. S. 68 ss. 2.

(2) L.P.T.A. 1933. P. VI. S. 68. ss. 4.

(1) L.P.T.A. 1933. P. VI. S. 71.

(2) L.P.T.A. 1933. P. VII. S. 73 (29).

trict, des détails nombreux et d'ordres divers dont l'observation était indispensable au bon fonctionnement des services de transports, dont ils connaissaient la routine journalière. De plus, ce personnel ancien avait des droits acquis et il ne pouvait être question de les méconnaître en renvoyant leurs titulaires. Aussi les rédacteurs du projet de loi, après avoir examiné la question avec les représentants des intéressés, sont-ils arrivés à la conclusion incorporée dans la loi (1), aux termes de laquelle tout employé ou ouvrier des entreprises préexistantes serait maintenu dans ses fonctions et deviendrait désormais un employé ou un ouvrier du nouveau Board avec ses droits et ses obligations. Cette mesure doit s'appliquer à tous ceux qui appartenaient à l'une des entreprises transférées (énumérées dans la deuxième annexe: autorité locale ou compagnie privée), à la date du 12 mars 1931, et à certains autres qui se trouvaient dans des conditions spécialement prévues (2).

Le principe sur lequel est basée la nouvelle condition des employés du Board est qu'aucun membre de ce personnel ne devra, du fait du transfert au Board de l'entreprise à laquelle il appartenait, se trouver dans une situation inférieure à celle qu'il occupait précédemment (3). Ces mots doivent être entendus d'une manière tout à fait large, comprenant non seulement la quotité du salaire ou les conditions de travail de l'intéressé; mais encore tous les avantages auxquels il avait droit dans la Société transférée, tant sous formes d'indemnités diverses que sous celle de pensions de retraite ou de maladie, etc., etc.

(1) L.P.T.A. 1933. P. VII. S. 73 ss. (2).

(2) L.P.T.A. 1933. P. VII. S. 73 ss. (1).

(3) L.P.T.A. 1933. P. VII. S. 73 ss. (3).

L'appréciation de ces conditions et la connaissance de tous les litiges qui pourront découler de ce paragraphe de la loi sera confiée à un arbitre permanent qui, s'il estime qu'il y a lieu, pourra ordonner que soit payé par le Board à l'intéressé telle somme qu'il jugera équivaloir à la perte ou au dommage subi, même s'il ne s'agit pas d'une perte ou d'un dommage strictement pécuniaire, car, dans ce cas, la loi prévoit des régimes spéciaux variant avec chaque cas. Cet arbitre permanent sera nommé par le Lord Chancellor (2) qui fixera les appointements que devra lui payer le Board ou, dans certains cas, limitativement énumérés, une autorité locale, ou la Chambre de compensation des chemins de fer, ou l'une des Compagnies de chemins de fer.

De même qu'en matière de salaires, toute personne — ou son ayant droit — qui recevait une pension, de quelque nature qu'elle fut, de la part de l'une des compagnies rachetées, aura droit au versement d'une pension identique par le Board. Il suffit que l'intéressé puisse faire la preuve qu'il recevait régulièrement cette pension pour qu'il ait droit au versement par le Board de l'équivalent de son ancienne pension.

Les mêmes règles s'appliquent également pour les retraites des employés et des ouvriers, avec certaines clauses visant en détail, suivant le cas, la liquidation ou la continuation après affectation au Board, des divers fonds et caisses de retraites des compagnies transférées. Suivant les cas, le personnel de ces institutions sera renvoyé, après indemnité et préavis, ou au contraire passera également au service du Board. Des

(1) L.P.T.A. 1933. P. VII. S. 73 ss. (4).

(2) L.P.T.A. 1933. P. VII. S. 79.

clauses spéciales visent le fonctionnement des caisses de pensions préalablement gérées par les autorités locales pour le bénéfice du personnel qu'elles employaient à l'exploitation de leurs lignes de tramways. La quatorzième annexe de la loi établit les règles qui permettront de déterminer à quelles compensations auront droit les employés et ouvriers du Board, dont la situation n'aura pas été égale à celle dont ils jouissaient précédemment, et les formalités auxquelles ils sont soumis pour obtenir le paiement des pensions auxquelles ils ont droit.

Nous voyons donc, en conclusion, que le nouveau Board s'est montré très large vis-à-vis de son personnel, puisque, partant du principe qu'aucune personne employée par lui et préalablement au service d'une autre compagnie de transports, ne devait se trouver dans une situation inférieure à celle qu'elle occupait précédemment, il en est arrivé dans de nombreux cas à accorder d'importants dédommagements à ceux auxquels, par la force même des choses et de la réorganisation qu'il opérerait, il ne pouvait assurer une situation au moins équivalente.

CHAPITRE V

LES CLAUSES TECHNIQUES DE LA LOI DU 13 AVRIL 1933

Celles-ci sont très nombreuses et principalement groupées dans les trois parties du texte (quatrième, cinquième et huitième) intitulées « Amendements au Road Traffic Act, 1930 », « Amendements au Road Traffic Act, 1924 » et « clauses transitoires et diverses ».

Les amendements au Road Traffic Act de 1930 portent d'abord sur des questions de délimitation de la superficie intitulée Metropolitan Traffic Area dans les deux lois, celles de 1930 et 1933. La superficie ainsi dénommée est plus étendue en 1933 qu'en 1924. La loi de 1933 énumère ces agrandissements.

Puis viennent des stipulations visant le transfert de certains pouvoirs du Secrétaire d'Etat concernant la délivrance des permis de circulation des véhicules, pouvoirs qui seront désormais attribués au Ministre des Transports. Celui-ci peut valablement se décharger de cette obligation sur les « Commissaires du Trafic » ou sur le Commissaire de Police pour la Métropole. Suit une répartition exacte des attributions de ces deux fonctionnaires. De plus les Commissaires créés par la section 64 de la loi de 1930, pourront tenir des réunions

à l'intérieur de la « Metropolitan Traffic Area », à tel endroit qu'il leur plaira. La section 96 stipule que cette partie de la loi entrera en vigueur au 1^{er} juillet 1933.

Les amendements au Road Traffic Act de 1924, dont la validité devait expirer au 31 décembre 1933 et que la loi de 1933 (1) rend permanent, comportent à la fois un remaniement du Traffic Advisory Committee (Commission consultatives des Transports) et des changements aux clauses visant la circulation des véhicules publics dans certaines artères.

La Commission consultative des Transports, qui ne se composait que de douze membres, est désormais plus largement recrutée afin d'assurer auprès d'elle la représentation des intérêts nouveaux et des personnes nouvelles créées par le London Passenger Transport Act de 1933. Ces quarante membres seront désormais nommés de la façon suivante (2) :

- 1 par le Secrétaire d'Etat;
- 1 par le Ministres des Transports;
- 6 (au lieu de 2) par le London County Council;
- 1 par la Corporation de la Cité de Londres;
- 1 par le Conseil de la Cité de Westminster;
- 6 par les conseils des autres bourgs métropolitains;
- 2 par le Middlesex County Council;
- 1 par le County Council d'Essex;
- 1 par le Kent County Council;
- 1 par le Surrey County Council;
- 1 par les County Councils du Buckinghamshire et du Hertfordshire;
- 1 par le Conseil du County Borough de Croydon;

(1) L.P.T.A. 1933. P. V. S. 57.

(2) L.P.T.A. 1933. xii^{me} annexe.

1 par le Conseil du County Borough de West Ham;
1 par le Secrétaire d'Etat pour représenter la police métropolitaine;

1 par le Secrétaire d'Etat pour représenter les forces de police des comtés et bourgs à l'intérieur de la zone des transports londoniens;

1 par la Corporation de la Cité de Londres pour représenter la police de la Cité;

2 par le Board;

2 par les grands réseaux de chemins de fer;

5 par le Ministre du Travail après avoir consulté telles corporations qu'il estimera les plus aptes à représenter les intérêts du travail engagés dans l'industrie des transports dans la région londonienne;

1 par le Ministre des Transports après consultation de telles corporations qu'il estimera nécessaires pour représenter les intérêts des personnes (autres que le Board et les compagnies de chemins de fer) utilisant des véhicules à traction animale dans la région londonienne;

1 par le Ministre des Transports après consultation de telles corporations pouvant, à son avis, le mieux représenter les intérêts de l'industrie des taxis dans la région de Londres.

Ces membres sont élus pour trois ans. Le Président sera choisi parmi les membres élus par les autorités locales ou groupes d'autorités locales, mais ne pourra être le représentant de la police de la Cité.

Les obligations de la Commission sont accrues (1) et délimitées plus exactement que dans la loi de 1924. En conséquence, ces obligations seront:

(1) L.P.T.A. 1933. P. 5. S. 59.

1° D'examiner toute question soulevée par l'existence des transports en commun dans la région londonienne, d'en établir un rapport conseillant au Ministre de prendre telle ou telle mesure à son avis nécessaire (cette clause n'est guère changée, et la loi de 1933 renvoie à la seconde annexe de la loi de 1924, déjà citée (2) ;

2° De faire au Board toute observation qui lui paraîtra nécessaire au sujet de toute matière en rapport avec l'organisation des services ou des facilités de transport dans la région londonienne et qu'à son avis le Board lui-même devrait prendre en considération ;

3° De faire au Ministre et sur sa demande un rapport sur toute question qu'aux termes de la loi de 1924 ou de celle de 1933, celui-ci peut lui soumettre.

Trois fois par an, le Président de la Commission consultative réunira en une seule assemblée les membres du Board et de la Commission afin d'assurer entre elle l'étroite coopération qu'exige la bonne marche des services et l'intérêt public.

Enfin la commission reçoit des pouvoirs beaucoup plus étendus en matière d'enquête, lui permettant de requérir moyennant indemnité et sauf sanctions le témoignage de telle ou telle personne qui lui paraîtra devoir apporter un éclaircissement à ses recherches.

Des clauses spéciales (1) visent les pouvoirs des commissaires du Trafic qui peuvent fixer l'itinéraire à suivre par les véhicules auxquels ils accordent le droit de circuler dans la zone spéciale des transports londoniens (c'est-à-dire une zone représentée par la partie de la zone du London Transport comprise à l'intérieur de la « London Traffic Area ») ; ceux-ci ont tout pouvoir pour

(2) Voir *supra*. Ch. III. I.

fixer les terminus, et tous les points d'arrêts. En cas de contestation, appel de la décision des commissaires du Trafic peut être porté devant le Ministre des Transports qui juge en dernier ressort.

La loi prévoit cependant (2) une exception au principe absolu du monopole en ce sens seulement que dans certains cas spéciaux le contrôleur du trafic commissaire aux transports peut accorder à certains véhicules le droit de transporter des voyageurs en commun. Ceci d'ailleurs est en accord avec les stipulations de la section 10 de la Partie II de la loi à la suite de laquelle le Board a accepté l'existence de services d'omnibus dont la nécessité est justifiée par ceux qui organisent régulièrement des excursions pour ceux qui désirent assister à des courses de chevaux ou de chiens, à des fêtes annuelles, ou qui organisent des tournées pour visiter la ville. 1.460 autorisations ont été ainsi données concernant 246 organisations. Continuant la politique amorcée en 1924, la loi de 1933 stipule (1) que le Ministre peut réduire le nombre des autorisations qu'il accorde, limiter, pendant certaines heures ou d'une façon générale, le nombre des véhicules de transports en commun et la fréquence des voyages que ceux-ci peuvent effectuer sur un certain parcours ou tout le long d'une artère, s'il estime que la mesure est nécessaire soit en raison de l'encombrement des rues, soit que la sécurité publique l'exige, soit qu'il existe déjà d'autres facilités de transports correspondantes et que le nouveau service ferait

(1) L.P.T.A. 1933. P. V. S. 61.

(2) L.P.T.A. 1933. P. V. S. 61 ss. (6).

(1) L.P.T.A. 1933. P. V. S. 62.

double emploi, soit enfin pour toute autre raison d'intérêt public.

Avant de prendre une telle mesure il en réferra à la Commission consultative qui fera faire une enquête sur l'opportunité du règlement. Le résultat de l'enquête sera exposé au Parlement qui, s'il estime la mesure inutile devra présenter au roi dans les 28 jours qui suivront une pétition demandant l'annulation du règlement, sans préjudice de nouveaux règlements.

Enfin, des pouvoirs spéciaux sont accordés au Ministre lui permettant de prendre telle décision concernant la circulation de tous véhicules dans la région londonienne (London Traffic Area), d'une façon tout à fait générale, soit qu'il s'agisse de moments spéciaux de la journée ou encore par exemple à l'occasion de fêtes spéciales. Ces mesures entreront en vigueur le 1^{er} juillet 1933.

La huitième et dernière partie de la loi traite, sous le titre de « Clauses transitoires et supplémentaires » d'une quantité de mesures très diverses qu'il est difficile de classer d'une façon logique. On peut cependant y distinguer : des clauses purement transitoires et visant exclusivement le sort des contrats pendant au moment de la mise en application de la loi (sections 81, 82, 83, 85); ou touchant à la dissolution des anciennes compagnies : nous les avons déjà examinées (sections 80-90); puis des clauses techniques, sur l'inspection des lignes et des bureaux du Board, sur la protection à accorder aux concessionnaires de compagnies de gaz et d'électricité dont le Board devra respecter les lignes et les travaux

(1) L.P.T.A. 1933. P. VIII. S. 93.

lignes télégraphiques et téléphoniques (2) ; puis une série lorsqu'il établira de nouvelles lignes ou fera entretenir celles qui sont déjà existantes (1) ; de même pour les de mesures d'ordre technique également visant les protections à accorder aux compagnies de chemins de fer du Great Western Railway, du London et North Eastern Railway et du London Midland and Scottish Railway, et la vente au Southern Railway par le Board d'une partie de son matériel.

Enfin est examiné le cas du Metropolitan Railway qui possédait de nombreux immeubles et terrains en dehors de ceux nécessaires à l'exploitation de ses lignes de chemins de fer, qui ne sont pas repris par le Board. En conséquence le Metropolitan Railway est autorisé à créer une compagnie capitaliste ordinaire pour exploiter ceux de ses terrains qui se trouvaient jusqu'à ce jour aux mains du « Surplus Land Committee ».

Une autre section, que l'on peut encore faire rentrer dans ce paragraphe, prévoit l'organisation d'un service des objets trouvés (ce qui n'est pas inutile puisqu'entre autres choses les Londoniens oublient en moyenne 87.000 parapluies par an dans les véhicules assurant leurs transports en commun!). Suivent une série de mesures propres à la loi elle-même, fixant le coût de son établissement qui sera versé, suivant les indications du Trésor, par le Board au budget du Ministère des Transports (91), l'énumération des actes découlant de la loi qui seront soumis au droit de timbre (81), les règles générales qui serviront de base à

(2) L.P.T.A. 1933. P. VIII. S. 103.

l'imposition de la Société par le fisc anglais, la définition exacte de certains termes techniques employés dans l'acte et enfin la liste des lois et articles qui sont abrogés par la mise en vigueur de celle du 13 avril 1933.

TROISIEME PARTIE

**Appréciation Générale
du London Transport Act,
1933**

INTRODUCTION

Ayant ainsi terminé l'examen des diverses catégories de mesures dont l'application est prévue par la loi du 13 avril 1933 qui substituait à un régime hétérogène de transports en commun à Londres, un système unifié et constitué sur des bases moins empiriques, nous arrivons naturellement à cette question : qu'est-ce donc, en dehors des définitions que l'on peut trouver dans la loi, que ce Board tout puissant, sur qui semble reposer la lourde responsabilité d'assurer sans heurt et sans secours de l'extérieur les transports journaliers, tant urbains qu'extra urbains d'une population de plus de neuf millions d'habitants? Quelles sont, dans le domaine des institutions, ses parentés et ses affinités? Enfin, sur le terrain exclusivement pratique, comment la loi fut-elle accueillie par le public, usager des transports réformés et principal intéressé; quelles règles le nouveau Board a-t-il adoptées dans ses rapports avec le public, avec sa clientèle aux intérêts de qui il est lié et dont dépendent ses ressources.

A ces diverses questions, on peut répondre que le London Passenger Transport Board est un service d'intérêt général destiné à assurer l'exploitation des transports en commun à Londres et dans la région londonienne (chap. I). C'est un service socialisé (chap. II), et qui doit se suffire entièrement à lui-même, d'où sa

politique commerciale (chap. III). En conclusions nous examinerons brièvement les perspectives d'avenir et la leçon d'une expérience.

CHAPITRE PREMIER

LE LONDON PASSENGER TRANSPORT BOARD EST UN SERVICE PUBLIC

Les auteurs anglais disent que le Board nouvellement créé est une autorité publique (a « public authority ») ou une corporation publique (a public corporation). Il est en tout cas certain que le caractère même du service assuré fait dans le cas particulier, de celui qui l'assure, une personne responsable de l'exécution d'un service qui est avant tout d'un incontestable intérêt public. C'est la raison principale pour laquelle les socialistes anglais ont décidé de transférer obligatoirement à une personne publique la propriété du matériel destiné à en assurer le fonctionnement. Une fois ce principe admis, de la propriété publique du matériel d'exploitation (« public ownership »), à qui, doit-on confier le soin de cette exploitation ? En Angleterre, dans le cas qui nous intéresse, quatre solutions possibles se présentaient : l'exploitation par une administration d'Etat sous la direction d'un ministre, l'exploitation par une autorité locale ou une municipalité, l'exploitation par une coopérative de consommateurs, ou enfin l'exploitatuion par l'une de ces

« corporations publiques » dont il existe déjà quelques modèles en Angleterre.

L'exploitation par une administration d'Etat est celle qui fut courante au XIX^e siècle. Un Ministre, qui représente le Gouvernement a tout l'autorité, mais aussi toute la responsabilité de la direction des affaires de l'entreprise. Il en résultait une certaine rigidité de contrôle et de méthodes et de plus la nécessité d'un plein accord entre le Ministre et ses services préparant les mesures promulguées sous son nom; de plus la procédure que représentait un tel système d'exploitation était longue et souvent délicate, car avant d'être adoptées un grand nombre de ces mesures devaient faire l'objet de questions parlementaires.

Enfin ce mode d'exploitation présentait encore de graves inconvénients du point de vue de la responsabilité politique des Ministres qui dépendait de questions souvent techniques ou pratiques concernant simplement les modalités de l'exploitation. En conséquence, la doctrine et la pratique de l'exploitation par une administration d'Etat eussent été un obstacle ralentissant les progrès de la socialisation générale que rêvaient pour l'avenir les auteurs du projet de la loi du 13 avril 1933, et pour ces raisons, ceux-ci ne s'y arrêtrèrent pas.

Ils envisagèrent ensuite l'exploitation par une autorité locale ou par une municipalité; ils y étaient engagés par certains récents succès dans divers domaines, industriels, gaz, électricité ou même transports. Mais les rédacteurs du projet se heurtaient à deux objections qui leur firent renoncer à ce mode d'exploitation. D'une part l'exploitation ainsi assurée est trop à la merci des changements politiques risquant d'entraîner avec eux

des variations de politique économique, et d'autre part, il n'existe pas de corrélation nécessaire entre le ressort de la compétence de ces autorités municipales et les zones d'exploitation souvent étendues et chevauchant sur les circonscriptions politiques de plusieurs municipalités que réclame la plupart du temps la gestion économique d'une entreprise de transport.

L'exploitation par une coopérative de consommateurs fut écartée car elle n'était en rapport ni avec l'étendue ni avec la nature de l'entreprise, et les auteurs de la loi se décidèrent en conséquence à confier la gestion du service des transports en commun londoniens à l'une de ces « public corporations » dont ils voulaient faire l'expérience. C'était à leurs yeux un système nouveau et qui pouvait le mieux assurer une gestion économique et commerciale, car ses représentants — les membres du Board — pouvaient entrer facilement en rapports avec le grand public des usagers qui pourrait leur exposer ses plaintes et ses desiderata.

Selon les mots mêmes de M. Morrison, c'était l'organe qui pouvait le mieux combiner ces trois principes : « propriété publique, responsabilité vis-à-vis du public et exploitation commerciale pour des fins d'intérêt public » (1), à condition toutefois que (2) « la Corporation publique ne soit pas une simple affaire capitaliste, où tout existe seulement pour augmenter dividendes et profits, quand bien même on doit s'attendre justement à ce qu'elle couvre ses frais. L'atmosphère autour de la table de son conseil doit être

(1) Sir H. MORRISON. — *Socialisation and Transport*, p. 149.

(2) Sir H. MORRISON. — *Socialisation and Transport*, p. 157.

différent de l'atmosphère qui règne autour de la table d'une assemblée d'actionnaires; son conseil et ses membres doivent se regarder eux-mêmes comme les hauts défenseurs de l'intérêt public ».

Deux expériences avaient déjà été faites de ce type de corporation publique que préconisaient les auteurs de la loi de 1933, mais qui ainsi que nous le verrons plus loin n'étaient cependant pas si « avancés » que le London Passenger Transport Board devait l'être: le Central Electricity Board et la British Broadcasting Corporation (B. B. C.) qui avaient été tous les deux des exemples de « cette législation socialiste qui est respectable lorsqu'elle est proposée par un Gouvernement conservateur, mais qui est du bolchevisme lorsque c'est un gouvernement travailliste qui la propose » (3).

Le Central Electricity Board fut établi par la loi sur la production de l'électricité (Electricity Supply Act 1926) afin de développer et de contrôler la totalité de la production d'électricité et de construire et entretenir la totalité des lignes de transmission. Une partie des affaires de ce Central Electricity Board est directement exploitée d'une façon industrielle par lui-même, le reste, qui forme la majorité, est simplement la réglementation et la coordination des entreprises d'autres personnes. Et telle est sans doute la raison pour laquelle le Gouvernement conservateur, au lieu de décider que les membres du Board seraient choisis pour leurs capacités techniques ou générales, stipula qu'ils seraient nommés par le Ministre des Transports (jouant ici le rôle de notre Ministre des Travaux publics), après consultation des personnes représentant les intérêts suivants: admi-

(3) Sir H. MORRISON, eod. loc., p. 153.

nistration locale, électricité, commerce, industrie, transports, agriculture et travail. La façon dont ce Board s'est tenu en dehors de la politique tout en demeurant une véritable institution publique avec un sens parfait de sa responsabilité envers le public, constituait l'un des meilleurs exemples que pouvaient suivre les auteurs de la loi du 13 avril 1933.

La Corporation britannique de Radiodiffusion (B. B. C.) est dirigée par un Comité (Board of Governors) dont les membres, sont nommés par la Couronne — soit dans le cas particulier, en fait, par le Premier Ministre et le Post Master General, qui correspond à notre Ministre des P. T. T. En temps normal le Gouvernement ne s'occupe pas des affaires de la Corporation, en dehors du fait qu'il jouit d'un droit de veto et peut obliger la corporation à diffuser certaines déclarations gouvernementales. Mais dans l'ensemble, c'était et cela est encore un bon exemple de corporation publique, de service public socialité, qui peut agir rapidement et qui a fait faire de nombreuses recherches et de nombreux progrès à la téléphonie sans fil.

Mais revenons au London Passenger Transport Board, inspiré de ces deux modèles.

Nous avons vu les conflits qui se sont élevés à propos du mode de nomination de ses membres dont la réunion personnifie la Corporation publique, entre les partisans d'une représentation des intérêts divers en présence et ceux d'un Board élu seulement pour ses capacités et connaissances générales. Nous savons comment le conflit fut résolu en faveur des seconds par la méthode des « Appointing Trustees », personnalités éminentes pri-

ses dans diverses branches, à qui fut confié le soin de choisir les membres de ce Board.

Le service public industriel ainsi constitué est caractérisé par les quatre traits suivants :

1° Soumis à un certain contrôle administratif il est totalement indépendant quant à sa gestion commerciale ;

2° Il est astreint à certaines charges et obligations, en échange desquelles :

3° Il jouit d'un monopole. Cependant nous verrons dans le chapitre suivant qu'il diffère des autres corporations publiques existant déjà en Angleterre, en ce qu'il est beaucoup plus largement « socialisé » que celles-ci.

Reprenons chacun de ces points en détail.

§ 1^{er}. — *Soumis à un certain contrôle administratif
le London Passenger Transport Board
est totalement indépendant en matière commerciale*

Quoiqu'une corporation publique ait moins besoin peut-être qu'un monopole privé d'être l'objet d'une réglementation abondante et d'un contrôle très strict de la part des pouvoirs publics dont elle est généralement issue, il est nécessaire cependant que ce contrôle et cette réglementation existent, dans une certaine mesure tout au moins, ne serait-ce que pour sauvegarder les intérêts du public. Mais il est important que ce contrôle ou cette réglementation ne dépassent pas les limites du nécessaire ; que l'étendue de leur mécanisme soit définie avec précision et que, surtout, ce mécanisme n'atteigne pas l'organisation générale commerciale des affaires dont le Board a la gestion.

Par exemple, en matière de tarifs ou de prix, une action contre ce Board par une personne lésée, doit pouvoir être portée devant un tribunal quasi-judiciaire. Dans le cas du London Passenger Transport Board, M. Morrison fit insérer dans le projet de loi un article spécifiant la compétence du Railway Rates Tribunal en ces matières (1). Le même pour ce qui touche aux emprunts que le Board voudra placer en émettant des titres à son nom, et pour lesquels certaines règles seront fixées par le Ministre, l'approbation du Trésor étant en plus requise (2). Ce sont là des règles justifiées par l'intérêt public (protection de l'épargne), mais en dehors desquelles on ne doit pas voir intervenir le contrôle de la puissance publique, spécialement en matière commerciale.

Les obligations imposées au Ministre des Transports, quant au fonctionnement du Board, sont très restreintes. Le projet de M. Morrison les prévoyait plus nombreuses et plus importantes. Nous avons vu comment elles ont été réduites (1), sans compter que le Ministre n'a même pas le droit de nommer les membres du Transport Board, puisque ce soin est confié aux « Appointing Trustees ». Donc, à l'exception de quelques devoirs qui sont limitativement imposés par le texte de la loi, le Ministre n'a aucun droit d'intervenir dans les affaires du Board.

C'est intentionnellement qu'il en a été ainsi tenu à part, car on a estimé que si sûr soit-il, « comme Dieu lui-même ne doit pas être tenté », il valait ce-

(1) L.P.T.A. 1933. P. II. Sect. 29 sq.

(2) L. P. T. A. 1933, p. III. Section 38.

(1) *Supra*, p. 181.

pendant mieux assurer parfaitement l'indépendance du Board au point de vue politique. Si on avait admis les fréquentes interventions du Ministre dans les affaires commerciales du Board, et que le Ministre eût été incompétent en la matière, on eût fort risqué de compromettre le succès de la gestion commerciale du Board dont on eût diminué le sens des responsabilités et l'intérêt dans ses affaires en lui donnant pour se défendre contre les critiques du public la possibilité de fournir comme prétexte à l'insuccès de son entreprise, l'intervention non réclamée d'un Ministre incompétent ou maladroit.

§ 2. — *Le London Passenger Transport Board est astreint à certaines charges et obligations*

En dehors des obligations que nous venons d'examiner, le London Passenger Transport Board, lorsqu'il a été créé, est né avec un certain nombre de charges assez lourdes, auxquelles il devait faire face. Ces charges sont principalement d'ordre financier et social.

En dehors de toutes ses obligations provenant du rachat de la dette des tramways des autorités locales, pour l'amortissement de laquelle fut créé un fonds spéciale, le « Tramway Debt liquidation fund » (1), le Board a la charge en ce moment d'un capital qui est approximativement de 110 millions de livres sterling, capital qui pourra être encore augmenté. C'est une obligation pour le Board, aux termes de la loi qui l'a créé, d'assurer le service des intérêts et le maintien de ce capital. Il n'y a pas une seule compa-

(1) L. P. T. A. 1933, p. III, S. 44.

gnie de transports en commun urbains au monde dans laquelle soit investi un capital si important, et qui, plus est, dont l'existence dépende exclusivement des bénéfices qu'elle peut tirer des tarifs imposés aux voyageurs.

Dans d'autres grandes villes du monde, New-York, Paris, Berlin, le capital investi dans des organisations de transports en commun locaux est fourni en grande partie par les municipalités, et la tendance à peu près générale est d'imputer les charge d'une partie au moins de ce capital, sur les revenus municipaux, c'est-à-dire de les faire supporter par les contribuables et non par les usagers des transports. Londres est le seul exemple d'une tentative pour construire un système de transports en commun locaux, tel que celui qu'exige une communauté qui se développe sans cesse, sans aucun support de l'extérieur.

Les 110.000.000 de livres sterling qui forment approximativement le capital de la nouvelle Société gérée par le Board, sont répartis *grosso modo* (1) de la façon suivante: environ 36 % d'obligations A à revenu fixe (4,1/2 et 5 %), 20 % d'obligations spéciales TFA et LA à 4,1/2 %, puis 21 % d'obligations B, soit un total de 77 % de ses titres auxquels le Board doit obligatoirement verser les intérêts fixés et qui représentent une créance privilégiée sur les revenus du Board. Le reste, soit 23 %, est représenté par des obligations C, à un revenu variable, de telle sorte que s'il y avait une fluctuation dans le total des bénéfices distribuables du

(1) Les comptes de l'année en cours n'ayant pas encore été officiellement publiés, l'Administration du L.P.T.A. m'a demandé de ne pas citer de chiffres rigoureusement précis.

Board, cette fluctuation n'influencerait qu'une petite partie du capital total.

Il est à remarquer d'ailleurs que depuis la guerre le financement de tous les chemins de fer souterrains londoniens s'est effectué par émission d'obligations et non d'actions. Les diverses compagnies investies maintenant dans le Board étaient en effet souvent poussées par les circonstances et le développement rapide de Londres à entreprendre la construction de nouvelles lignes, alors que la solidité financière de leurs entreprises ne semblait pas justifier des nouvelles dépenses si onéreuses. Etant donné cette situation financière, elles ne purent répartir leurs emprunts en obligations et actions de catégories diverses, trouvant seulement des souscripteurs pour leurs obligations.

Le cas du Board, s'il veut de nouveau emprunter dans l'avenir, est un peu différent. Il est obligé d'emprunter pour un tiers sous forme d'émission de titres « A » ou l'équivalent d'obligations, pour un tiers sous forme de titres « B », sortes d'actions de préférence, et pour un dernier tiers sous forme de titre « C » ou obligations de participation. En conséquence, il ne peut pas emprunter avant que ces obligations « C » aient reçu un dividende tel que leur valeur sur le marché soit au pire un peu en dessous de la parité, sans quoi les conditions de l'emprunt seraient trop onéreuses. Aussi le Board se trouve-t-il dans un cadre financier certainement plus étroit que celui dans lequel se mouvaient les sociétés qui le constituent, car celles-ci pouvaient émettre de beaucoup plus grandes quantités de titres du genre obligation ou action de préférence. Cette mesure ajoute encore de l'importance à la nécessité pour le

Board d'acquérir une parfaite stabilité financière lui permettant d'assurer, dans la mesure du possible, à ses obligataires participants de la catégorie « C » les revenus les plus élevés que lui permet la loi. Car, ainsi que l'avaient fait immédiatement après la guerre les anciennes compagnies de transport, le Board aura sans doute continuellement besoin de se procurer les nouveaux fonds que demande le développement continu de Londres qui exige chaque jour la création de nouvelles facilités de transport.

D'un autre côté, le capital du Board se déprécie continuellement. Pour la plus grande partie, ce sont les fonds adéquats de réserve ou d'amortissement qui font face à ces dépréciations. Mais ceux-ci peuvent ne pas toujours être suffisants pour répondre aux besoins suscités par une brusque et totale révolution en matière de transports, qui risque de rendre complètement démodé un matériel récemment encore utilisable. C'est une alternative qui peut toujours se présenter et combien d'entreprises, même bien administrées, ont parfois succombé devant la marche du progrès, car elles étaient incapables, au moment voulu, de liquider rapidement leur vieux matériel pour en acquérir du nouveau, plus en accord avec les dictées du progrès. C'est là un des points les plus graves pour les chemins de fer et les tramways.

En conséquence, la loi du 13 avril 1933 expressément demandé au Board, après lui avoir accordé dix ans pour s'installer, de mettre régulièrement de côté les fonds nécessaires au rachat du capital existant, au bout d'une période maximum de 90 ans. Le résultat en fut l'introduction d'une mesure nouvelle en matière

de capitalisation des titres d'une société de transports locaux: le fait que tous ces titres qui avaient constitué le capital du Board étaient remboursables et non perpétuels. La mesure était certainement prudente, mais elle ajoutait une charge nouvelle aux tarifs que devaient payer les usagers des transports, les tarifs devant couvrir non seulement les frais du transport, le coût de la dépréciation, les charges d'intérêts mais encore, et par-dessus celles-ci les charges de remboursement.

En dehors de ces charges financières ordinaires qui incombent à une grande entreprise capitalistes, telles que la création de fonds d'amortissement ou de réserve, le Board, service public, se voit imposer certaines charges spéciales qui grèvent lourdement son budget et qu'il ne dépend pas de lui de contrôler. Il joue, entre autres, un rôle important comme collecteur et payeur d'impôts: on ne se rend pas toujours compte que, en dehors des sommes payées à titre d'income-tax, le Board doit payer annuellement une somme d'environ 2.500.000 livres sterling d'impôts, soit sous forme d'impôts locaux, soit au titre de la taxe sur les permis de circulation des véhicules qu'il emploie, soit comme contribution au fonds pour l'entretien des routes, soit en versements à l'Echiquier ou encore en taxes sur l'essence. Ceci veut dire que 10 % des revenus bruts du Board sont déjà absorbés dès le début.

Quoique le Board ait reçu comme principale obligation de gagner suffisamment d'argent pour faire face à ses charges nombreuses, il faut dire que le législateur ne lui a pas toujours facilité cette tâche, et que, sous divers prétextes touchant surtout à l'intérêt public, ce législateur a contraint le Board à se soumettre à toute

une réglementation qui a eu parfois pour celui-ci des conséquences financières fort graves.

Le cas le plus typique qui puisse servir à illustrer cette assertion, est celui des grands autocars (Green Line Coaches), qui desservent les environs de Londres, à des distances allant jusqu'à 30 milles. Jusqu'à récemment encore, ces autocars, pour lesquels on avait fait une active propagande, étaient extrêmement populaires et semblaient en voie de développement. Mais l'exploitation de ces services fut restreinte et soumise à une importante législation leur interdisant de circuler dans certaines rues et surtout fixant d'une façon assez arbitraire les points du parcours auxquels les autocars pouvaient s'arrêter pour charger et décharger leurs voyageurs et petit à petit les éliminant du centre de la capitale. La conséquence immédiate de cette mesure fut de diminuer le trafic dans ces autocars dans une proportion fort sensible. Par exemple, telle ménagère des environs de Londres, que la propagande du Board avait péniblement décidée à se rendre en ville pour faire ses achats plusieurs fois par semaine et qui en avait pris l'habitude, étant donné les facilités très grandes que lui offraient ces « Green Line Coaches », a renoncé à cette habitude à partir du jour où l'autocar qui la prenait près de chez elle, a dû la déposer à un endroit autre que le grand magasin qu'elle fréquentait, même si un service d'autobus ou de métros bien organisé la rapprochait immédiatement et pour un prix égal de son grand magasin. L'idée d'avoir à changer de voiture, éventuellement d'attendre quelques minutes, fit qu'elle est revenue à ses anciennes traditions d'achat dans la localité. On a calculé que les pertes encourues

par le London Passenger Transport Board, du fait de la fixation arbitraire des arrêts et des terminus de ses lignes d'autocars étaient environ de 200,000 livres sterling par an; il s'agit donc bien là aussi d'une charge imposée au Board, charge indirecte, sans doute, mais charges aux conséquences financières sensibles.



Les charges sociales imposées au LPTB ne sont pas moins importantes. Celui-ci, nous l'avons vu, se trouvait exister dès sa fondation avec un personnel extrêmement nombreux, dont il devait assurer ou l'emploi ou l'indemnisation. Le premier effet de la consolidation des transports londoniens fut la nécessité de faire des concessions au personnel employé ou ouvrier des petites entreprises rachetées, qui recevaient précédemment des traitements moins élevés que ceux de leurs collègues des entreprises plus importantes. Comme il a fallu tout unifier, et ceci par en haut, il en est résulté pour le Board une lourde charge budgétaire, alors que, d'autre part, les économies de personnel qui pourraient résulter de l'unification ne sont pas immédiatement réalisables tant que seront encore là les employés des anciennes compagnies, de sorte que l'équilibre ne pourra être atteint qu'à la longue seulement.

§ 3. — *Le London Passenger Transport Board
jouit d'un monopole*

On ne pouvait imposer au nouveau Board des charges aussi lourdes et aussi nombreuses sans lui donner en échange la jouissance de quelque avantage. Cet avan-

tage fut le monopole accordé à la nouvelle Compagnie et dans les conditions que nous avons examinées au chapitre IV. Déjà, en 1905, la « Commission Royale pour le Trafic de Londres » recommandait que « les chemins de fer et tramways assurant les transports en commun urbains et suburbains soient exploités sous forme de grandes compagnies et soumises à une réglementation suffisante pour protéger les intérêts du public. La concurrence, dans de tels cas, est rarement efficace et peut conduire au gaspillage, sans compter que l'existence de chemins de fer et de tramways exploités indépendamment les uns des autres ajoute à la fois aux dépenses d'exploitations et réduit les facilités de communications entre les réseaux ».

L'idée du monopole n'était donc pas nouvelle en 1933, au moment de la préparation du projet de loi. Mais son application a placé le problème des transports en commun urbains dans une situation tout à fait nouvelle. Les transports ont reçu maintenant le statut d'un service public et ne forment plus un champ d'exploitation que n'importe quel particulier peut envahir dans l'espoir d'y trouver son gain. Mais pour arriver à un tel résultat, il a fallu que deviennent apparents les inconvénients du système de contrôle que nécessitait la concurrence. Ces inconvénients étaient nombreux, car un système de contrôle est presque toujours rigide et vexatoire, coûtant plus à la communauté qu'il ne lui rapporte. Plus tard, en 1924, le London Traffic Act, quoique (contrairement à la loi de 1933), proposé par un cabinet conservateur et voté par un ministère travailliste, était basé sans aucun doute sur l'assertion que la libre concurrence était con-

traire à l'intérêt public et devait en conséquence être entravée.

M. Morrison, après avoir posé en principe (1) que si la libre concurrence est véritablement une institution profitable, elle doit, en matière de transports tout au moins, assurer à la fois de hauts salaires et de bonnes conditions de travail pour le personnel, des dépenses de capital profitables et servant à l'extension et à l'augmentation du confort et de la modernisation du matériel, des services adéquats en tout lieu, des tarifs très bas, un matériel parfaitement entretenu et enfin des services sûrs et rapides, et après avoir encore examiné chacun de ces points en détail, constate que le résultat n'est pas très en faveur de la libre concurrence et arrive à la conclusion que, contrairement à ce qu'on pourrait attendre de la part d'un socialiste, la libre concurrence est, somme tout, non seulement la cause d'un important gaspillage, en raison du fréquent « doublement » des services, mais encore tend plutôt à retarder le progrès qu'à l'encourager.

En ceci, l'auteur de « socialisation et transport » est d'accord avec les directeurs non socialistes de l'ancienne grande compagnie de l'Underground, car il constate avec eux que le seul stimulant auxquels étaient sensibles les partisans de la libre concurrence était l'abaissement des tarifs provoquant un accroissement de la clientèle : ce maintien quasi-forcé des tarifs à leur niveau le plus bas ne pouvait se faire qu'au détriment du confort du matériel ou, d'une façon plus générale, de l'intérêt public. Aussi, l'objet du monopole dont jouit maintenant à Lon-

(1) *Socialisation and Transport*, chap. IV.

dres la nouvelle compagnie des transports en commun n'est-il pas tourné exclusivement vers la question des tarifs, mais plutôt vers celles des commodités à apporter au public, vers la production d'un haut rendement servant efficacement les intérêts de la population qui voyage. Les nécessités imposées par les faits, plutôt que l'attrait vers la doctrine du monopole dont les socialistes ne se sentaient pas naturellement les défenseurs ont provoqué à Londres l'octroi de ce monopole à la nouvelle compagnie.

Mais, en fait, il existait sans doute une autre raison. L'octroi du monopole était le seul moyen pratique d'assurer la gestion de tous les modes de transports à Londres par une seule et même compagnie. Or, si les socialistes n'étaient peut-être pas tous d'accord sur le principe du monopole, du moins l'étaient-ils certainement sur la nécessité d'unifier absolument tous les modes de transport et de confier leur exploitation à une seule compagnie. Les rapports parlementaires sur la question sont unanimes dans leurs recommandations d'un tel mode de gestion unique, que préconisait formellement le texte de la déclaration du Gouvernement au Parlement, le 2 décembre 1929. L'idée était donc bien qu'une compagnie unique, jouissant d'un monopole, pourrait se préoccuper uniquement de donner au public les services dont il a besoin et dans les conditions de confort auquel il a véritablement droit. En conséquence toutes les formes de transports en commun à Londres ont été réunies sous la même direction, jouissant d'un monopole destiné à provoquer avec les tarifs minima compatibles avec une circulation optima un rendement supérieur à celui obtenu sous le régime de la libre con-

currence par des tarifs élevés, applicables seulement à un faible volume de la population.

La recherche de ces tarifs au-delà desquels le rendement décroît et qui ne sont plus déterminés par les nécessités de la libre concurrence, constitue l'une des tâches les plus délicates de la société à monopole.

CHAPITRE II

LE BOARD EST UN SERVICE INDUSTRIEL SOCIALISÉ

Lorsque fut présenté le projet de loi sur la nouvelle organisation des transports londoniens, nous avons vu que ceux des membres du Parlement qui y firent la plus grande opposition, étaient les conservateurs, naturellement ennemis de toute innovation, surtout lorsque cette innovation est proposée comme la première manifestation d'un régime économique nouveau, destiné à supplanter le système capitaliste existant. Le London Passenger Transport Board était en effet bien présenté par le ministre travailliste qui était l'auteur du projet, comme un service public « socialisé ». M. Morrison, ancien Ministre des Transports, intitule l'ouvrage dans lequel il défend sa théorie : *Socialisation and Transport*. L'auteur, d'ailleurs, pour ne pas effrayer ses collègues conservateurs du Parlement, a pris soin de noter qu'il ne s'agit pas encore d'une mesure extrême, comme celles auxquelles nous avons assisté en Russie. Si cette « socialisation » qu'il défend consiste à attribuer la propriété et la gestion d'un grand service public à un organisme à la nomination duquel participe l'Etat, comme on n'a pas encore trouvé le moyen de se passer

de capital, la Société en question conservera, malgré son appellation une structure capitaliste. Cette « socialisation » se traduit donc essentiellement par la création d'un « Board » qui a tous pouvoirs et dont la loi qui l'a créé assure l'indépendance absolue vis-à-vis de ses porteurs de titres.

C'est là qu'est la véritable innovation : dans cette différence fondamentale qui existe entre un conseil d'administration de société capitaliste ordinaire, responsable vis-à-vis de ses actionnaires des actes de sa gestion, et ce nouveau Board, dont les obligations sont identiques mais dont les membres ne sont pas responsables vis-à-vis des détenteurs des titres de la Société qu'ils administrent. Les capitalistes qui ont fourni les fonds nécessaires à la création et au fonctionnement de l'affaire n'ont absolument rien à dire pour le choix qui leur est imposé des membres du Conseil d'administration de leur société. Et pour mieux faire sentir l'inexistence de leurs droits en la matière on les compare volontiers aux porteurs de rente d'un Etat qui, dans la pratique, ne peuvent pas participer à la gestion des affaires financières de ce pays auquel ils ont prêté leurs capitaux.

On pousse même la comparaison plus loin et l'on assimile le droit de propriété que représente le titre dont le rentier est détenteur, à celui que procure à son propriétaire la détention d'une obligation du London Transport. Pas plus dans un cas que dans l'autre le papier que détient le rentier de l'Etat ou l'obligataire en question, ne représente une créance en capital sur une fraction des biens totaux de l'Etat ou de la Compagnie des transports en communs de Londres. Pas plus dans

un cas que dans l'autre on n'a envisagé le terme et la liquidation possible, avant la date fixée pour le remboursement des obligations émises. Pas plus qu'ils ne contribuent à la nomination des Membres du Board les obligataires du London Transport n'ont de droit direct reconnu à un rapport annuel ou à des comptes. Ceux-ci sont rédigés chaque année puis ils sont adressés au Ministre des Transports et au Parlement qui n'en ordonne la publication que si celle-ci « ne comporte pas d'inconvénients » pour la Société qu'administre le Board.

Les capitalistes n'ont donc aucune voix ni aucun droit, sinon celui que leur assure la détention de leurs titres: le paiement régulier des intérêts fixés dans le texte de la loi. Et c'est pour sauvegarder ces droits en apparence si menacés que le Parlement, au cours de son examen du projet, décida l'insertion d'un compromis encore bien caractéristique de cette loi anglaise: aux termes de la sous-section (14) de la section 39, les détenteurs des titres « de préférence », soit les obligataires (A », « B », « L.A », pourront demander à la Haute Cour de justice la nomination d'un syndic ou d'un administrateur, si les intérêts qui leurs sont dus ne leur ont pas été payés dans les trois mois qui suivent leur échéance. Cette mesure s'applique aux obligataires participants de la catégorie « C » lorsque ceux-ci seront demeurés trois années consécutives complètes sans toucher au moins leurs intérêts statutaires. Mais ces mesures qui sont inspirées de celles édictées par la loi sur le Port de Londres, sont entourées de telles conditions qu'il est à peu près certain qu'elles ne pourront être appliquées que si véritablement quelque événement se

produit qui aurait dû ou pu être évité. C'est assez dire que le Board, pour autant qu'il remplira ses obligations avec conscience ne pourra pas être atteint par ces dispositions, et ne sentira même pas dans son dos la voix de ceux qui demandent des explications parce qu'ils ont prêté des capitaux. Cette sanction reste donc tout à fait illusoire. Une telle mesure apparaît incompréhensible à l'esprit élevé dans le respect de la doctrine capitaliste.

C'est à ce point justement que se manifeste le côté socialiste de la loi de réorganisation des transports urbains à Londres. Les socialistes ne peuvent pas se passer du capital. Il faut qu'ils fassent avec ceux qui le détiennent tel ou tel arrangement. Même dans un régime maximaliste ou bolchevique, le capital demeure. C'est un fait paradoxal que la Russie soviétique est sans doute beaucoup plus capitaliste qu'elle ne l'était sous le régime des tsars. Même si c'est l'Etat qui possède le capital, la Société doit continuer d'observer des méthodes d'action et de pensée capitalistes, sinon celle-ci périra et, avec lui, sans doute, l'Etat qui le détient.

Cependant, dans le système que représente le London Passenger Transport Board, le capital a donc perdu tout pouvoir. Il ne peut ni nommer les directeurs, ni surveiller leur gestion; nous avons vu qu'il n'a pas d'autre droit que celui de recevoir ce qui lui est statutairement dû. Ces pouvoirs, qui lui appartenaient, ont été transposés au profit d'une grande administration, peut-être d'une bureaucratie. Comme le dit M. Pick (1), Vice-Président du nouveau Board, en parlant de l'orga-

(1) F. PICK. — *Public lecture on Practical aspects of the L.P.T.B.*

nisation dont il assure la direction : « Dans notre désir d'échapper au contrôle capitaliste, ainsi qu'à tout contrôle politique, nous sommes presque tombés dans la dictature. » (1).

C'est bien là le paradoxe le plus frappant — et peut-être le plus anglais — de cette mesure proposée par des socialistes quasi-doctrinaires, et qui aboutit à mettre en les mains d'un Comité de six personnes et pratiquement à l'heure actuelle de deux d'entre elles, l'administration d'un capital de cent dix millions de livres sterling.

Ce n'est pas d'ailleurs là le seul aspect capitaliste de cette tentative de « socialisation des transports ». Les formes capitalistes sont respectées — ce sont les mêmes capitaux qui sont investis à peu près de la même manière.

Les actions et obligations des anciennes compagnies ont été simplement échangées, par échange forcé, contre celles du London Transport Board. Il est intéressant de noter qu'une telle mesure est certainement l'indication d'une évolution de l'esprit anglais d'après guerre. Jamais elle n'eût été possible avant la guerre, si l'on songe à tous les scrupules financiers de la Cité qui ne se serait certainement pas prêtée à l'accomplissement d'une telle transaction. Ce n'est pas d'ailleurs dire que celle-ci ait accueilli avec enthousiasme la loi d'avril 1933. Les commentaires des grands banquiers furent et demeurent encore extrêmement réservés.

Enfin, de même que dans les anciennes sociétés capitalistes enregistrées à Somerset House, les obligataires du Board sont payés les premiers, les porteurs d'obligations dites de préférence les seconds, et leurs profits ne seront pas inférieur à ce qu'ils étaient dans les ancien-

nes compagnies. Nous avons vu que l'on avait exactement calculé quelle quantité de titres nouveaux remplacerait quelle quantité de titres anciens. D'une façon générale, le principe adopté a été la réduction du capital nominal des titres, mais l'augmentation des intérêts créditeurs, de telle sorte que le porteur se retrouve toujours au moins dans une situation aussi avantageuse.

Si l'on revient sur cette absence de tout contrôle de la part des obligataires du London Transports, dont on dit d'eux à Londres qu'ils ne sont pas les propriétaires du capital de la société (la phrase suivante est devenue un leit-motiv : « *The shareholders are not the owners* ») on s'aperçoit que les auteurs mêmes de la loi ont prévu les critiques auxquelles elle pouvait donner lieu. Sir Herbert Morrison reconnaît que ce défaut de la structure est un « point critiquable » (a nasty point). Et la question qui semble l'avoir le plus préoccupé fut, dit-il, celle des remèdes pratiques à apporter à la situation des capitalistes qui auront prêté leurs fonds au L.P.T.B. au cas où les affaires de celui-ci s'avèreraient insuffisantes pour permettre le paiement des créanciers obligataires de la Société, étant donné que les auteurs de la loi ne voulaient à aucun prix avoir recours aux impôts ou au système de garantie d'intérêts qui semble les avoir vivement effrayé. Ceux-ci ont définitivement écarté ce système, estimant qu'il privait la société d'un stimulant commercial, dont l'absence eut abouti, a-t-on dit, aux mêmes inconvénients que l'on trouve à Paris pour le Métropolitain, dont les voitures et les gares sont indiscutablement moins confortables que la plupart de celles du métro londonien.

Comment donc expliquer que les actionnaires des sociétés capitalistes anciennes, qui se trouvaient ainsi, par le fait du prince, privés d'à peu près tous leurs droits autres que celui aux dividendes, aient accepté sans protestation une telle mesure? La réponse est dominée par ce trait du caractère anglais, sur lequel nous avons déjà insisté, et qui s'analyse en un grand sens pratique de la nécessité du compromis basé sur la confiance dans le cas particulier, le raisonnement tenu fut à peu près le suivant: « Donnant, donnant — contre l'abandon de nos prérogatives en matière de contrôle financier on nous assure une sécurité accrue et des profits plus importants: mieux valent encore ceux-ci que celles-là, acceptons donc le changement. » Effectivement, les perspectives d'avenir étaient tentantes et le nouveau Board semblait devoir être à même de réaliser de grandes économies.

Celles-ci sont le résultat d'un rendement meilleur dû au groupement des diverses exploitations en une seule direction dont les frais généraux, quoique forcément très élevés, le sont cependant infiniment moins que ceux additionnés des diverses compagnies constituan-tes. Ce sont là les avantages ordinaires de tout groupe-ment, avantages dont Lord Ashfield avait déjà reconnu l'importance en matière de transports urbains lorsqu'il avait petit à petit créé le trust de l'Underground. A l'in-térieur du monopole il devenait possible d'organiser les moyens de transport d'une façon beaucoup plus ration-nelle, c'est-à-dire d'affecter telle ou telle forme de transport à tel ou tel emploi qui permet une exploita-tion plus économique.

L'absence des besoins artificiels, créé par la libre con-

currence, permet également la suppression du gaspillage effréné auquel donnaient lieu les procédés connus avant la loi de 1924, sous le nom de « doublage » et « d'écrémage », des parcours profitables par les nombreux omnibus des compagnies diverses, appelées communément « Pirates » ; enfin, à où les transports étaient assurés, par exemple, par une ligne de métro et où subsistaient néanmoins des transports en surface, ceux-ci furent supprimés, permettant de grandes économies et la perspective éventuelle d'aggrandissements et de prolongations des lignes souterraines, prolongations qu'il eut été impossible même d'envisager sans la certitude absolue du rendement qu'assure l'absence d'autres moyens de transports en commun sur le même parcours.

L'une des causes d'économie sur laquelle les auteurs de la loi ont insisté le plus est celle qui doit résulter du système de fonds financier commun à tous les modes d'exploitation des transports londoniens. Ceci s'est effectué au détriment des transports en surface et à l'avantage des transports souterrains, ou même d'une façon plus générale des transports sur rail. Le coût, l'établissement et l'amortissement de l'infrastructure de ceux-ci sont déjà pour les compagnies de telles charges en capital que leur exploitation en est dès le début beaucoup moins avantageuse que celle des transports automobiles, dont les mêmes charges sont réduits à l'amortissement de leur matériel roulant. Par l'application de ce système de fonds commun, il est curieux de noter que ce fut l'un des premiers effets de cette mesure de « socialisation », de procurer aux anciens actionnaires de l'Underground un dividende accru.

Enfin, une autre catégorie d'économies doit résulter du groupement des sociétés de transports en commun londoniens : ce sont les économies financières que pourra faire le Board en empruntant à un taux moins élevé, en raison des garanties accrues qu'il pourra fournir, tant au point de vue du capital existant que de celui de la plus grande sécurité des résultats de l'exploitation d'une ligne nouvelle, lorsque la libre concurrence ne risque pas d'en compromettre le succès financier en exigeant l'exploitation à un tarif insuffisamment rémunérateur.

Ces avantages devaient être complétés par la politique nouvelle qu'annonçaient les Membres du Board vis-à-vis de la clientèle future de celui-ci : politique commerciale qui devait être essentiellement dirigée par la possibilité donnée au Board d'augmenter ses recettes en développant le goût de la population de Londres à se déplacer fréquemment en empruntant des moyens de transports en commun aussi attrayants que possible. Voyons donc maintenant quels furent, dans la pratique, les résultats de cette politique.

CHAPITRE III

LE BOARD EST UN SERVICE PUBLIC QUI DOIT SE SUFFIRE A LUI-MÊME SA POLITIQUE COMMERCIALE

Nous avons vu quelle défiance avait été manifestée, lors de la préparation du projet de loi, à l'égard du système de la garantie d'intérêt. Si le Board veut être politiquement indépendant il faut qu'il n'ait pas besoin d'avoir recours à l'assistance financières des autorités politiques. Le Board ne doit compter que sur lui-même. C'est ce que l'on exprime en anglais par les mots: « *The Board is self-supporting* ». Cette nécessité de trouver dans son exploitation les ressources nécessaires à faire face à toutes ses charges et à toutes ses dépenses, rend naturellement le Board extrêmement attentif à la façon dont il s'engage dans de nouvelles affaires, et le rend très ménager de ses fonds. Ceci est un premier stimulant à la suppression du gaspillage.

Il en est un second, beaucoup plus vif encore, et qui résulte de la possibilité laissée au Board d'augmenter ses bénéfices en développant son exploitation. Cette possibilité est un des traits les plus caractéristiques de la nouvelle loi. Elle est d'ailleurs le corol-

laire du système, nouvellement inauguré, d'une exploitation purement commerciale et en dehors de tout contrôle politique. C'est pour obtenir ce résultat qu'ont été créées les obligations participantes du type C dont le dividende peut être augmenté si les affaires de la société sont prospères. Donc, la seule obligation du Board spécifiée dans le texte de la loi, étant de gagner suffisamment d'argent, celui-ci ayant à l'intérieur de cette obligation les mains absolument libres, voyons quelle politique ce grand service public a inauguré en matière commerciale.

Les dirigeants de la nouvelle société étaient parfaitement au courant de toutes les méthodes commerciales possibles qui se présentaient à eux. Lord Ashfield avait été aux Etats-Unis à un moment où l'ingéniosité et la psychologie la plus grande étaient nécessaires pour recruter la clientèle des grandes compagnies de chemins de fer. Aussi, s'appuyant sur une interprétation beaucoup plus large et beaucoup plus commerciale de ce que nous appelons en français « l'intérêt public », les directeurs du nouveau Board en vinrent-ils à la conclusion que le meilleur moyen d'augmenter leurs revenus, était de donner le plus possible satisfaction au public. C'est ce qu'exprime cette phrase, qui a dominé toute l'organisation nouvelle de la Société des transports en commun de la région londonienne : « *Public Spirit is the best Policy* ».

Sans doute cette phrase traduite en français : « L'esprit public est la meilleure politique », rend-elle en partie ce que veulent exprimer ses auteurs, mais en partie seulement, et à la condition de se rendre compte de ce que contient cette notion proprement anglo-

saxonne de « l'esprit public ». Celle-ci comprend un assemblage curieux pour un esprit latin, de sentiments à la fois très désintéressés et très intéressés : l'esprit public, ainsi que le conçoivent les Anglais, est un dévouement très poussé à la chose publique, un grand désir de satisfaire l'intérêt général, et n'est certainement pas étranger à la notion morale et religieuse du « service ». Mais, et c'est ici l'autre aspect de la médaille, comme par un bienfait de la Providence, il se trouve que ce dévouement et ce service correspondent justement à vos propres intérêts particuliers et à ceux dont vous êtes l'administrateur. Ceci soit dit sans ironie. Le résultat en est la formation d'une mentalité d'euphorie que l'on s'attache essentiellement à cultiver et à entretenir : le public des usagers en utilisant des moyens de transport qui lui donnent satisfaction, rend service aux membres du Board, qu'il décharge ainsi de la préoccupation d'assurer des recettes suffisantes pour faire face à ses obligations.

Le Board, contrairement à ce qu'on pourrait imaginer dans un système de monopole, sera perpétuellement stimulé par le désir d'augmenter le dividende des obligations de participation C, sans naturellement toucher aux tarifs, qui sont déjà calculés par le « Commercial Manager », comme devant produire un rendement optimum, et s'ingéniera à trouver les moyens de développer son trafic en faisant le moins de frais possible. C'est ainsi que l'on a calculé (1) que si le Board pouvait s'assurer pour son propre bénéfice un trafic supplémentaire sans augmentation parallèle du nombre de ses ser-

(1) Lord ASHFIELD. — *Public Lecture on Practical Aspects of the London Passenger Transport Problem*.

vices! (c'est-à-dire principalement en développant le mouvement des voyageurs aux heures creuses), le revenu net que procurerait un transport annuel supplémentaire de 30 millions de voyageurs, sur la base du tarif moyen actuellement en vigueur de 1 d. 87, permettrait une augmentation de 1 % de l'intérêt versé aux obligataires participants de la catégorie C. Pour une société qui transporte chaque année 3.500 millions de voyageurs, dans une ville qui se développe aussi rapidement que Londres, cela ne paraît pas absolument impossible.

La seule contrepartie est l'exigence du public qui demande continuellement de plus grandes commodités de transport. Néanmoins, cette politique a paru la meilleure et le London Passenger Transport Board, créé en 1933, a adopté comme devise les mots « *At London's Service* », qui définissent parfaitement bien le principe de sa conduite. La clientèle des usagers de la nouvelle compagnie n'a pas tardé à se rendre compte des grands avantages pratiques qu'il y avait à être transporté par une société dont la constante préoccupation était de vous donner satisfaction. Cette devise « Au Service de Londres » se vérifie quotidiennement par l'existence d'une organisation intérieure commerciale exemplaire, d'un personnel spécialement instruit du soin qu'il doit apporter au service de la clientèle, d'un matériel moderne et fort bien entretenu, et enfin, à la tête de tout cela par la présence d'un Conseil d'administration composé de personnalités remarquables. Reprenons chaque point en détail, car dans une telle matière ce sont les détails qui illustrent le mieux l'application de la méthode.

I. — *Une organisation intérieure commerciale*

L'étranger qui se présente pour la première fois aux bureaux de la Société londonienne des transports en commun, dans la Cité de Westminster, est impressionné par l'imposante masse de la nouvelle construction en forme de croix, à l'intérieur de laquelle ont été centralisés tous les services du L. P. T. B. Les bureaux y sont clairs et bien aérés, le service y est accéléré par toutes sortes de perfectionnements techniques, le personnel aux livrées fort seyantes, vous reçoit avec une affabilité à laquelle on ne s'attend généralement pas dans une grande administration publique ; les nombreux services sont répartis méthodiquement à l'intérieur de chaque aile et à la tête de chacun d'eux se trouve un directeur. Entre le personnel de ces divers services on maintient un esprit de compétition destiné à assurer le meilleur rendement.

L'une des organisations les plus originales que nous trouvions là-bas est celle qui est confiée au « Directeur des relations avec la clientèle ». L'idée de créer ainsi un service exclusivement réservé à tâter le pouls de la clientèle dont on veut immédiatement connaître les besoins, fut inaugurée par le Service général des Postes, lorsqu'il reprit l'exploitation des téléphones qui appartenait autrefois à des sociétés privées. C'est ainsi que fut créé pour la première fois le poste de « Public Relations Officer », qui est confié à une personne choisie pour ses qualités de tact et de psychologie. Le Board désire être guidé dans ses décisions par l'opinion publique, et de plus il estime à juste titre que si cette opinion n'a pas

d'organe approprié pour lui permettre de se manifester, elle risque d'exploser avec violence.

Le Board est particulièrement sensible à l'opinion publique, car c'est bien d'elle que dépend sa clientèle, et c'est pour cela qu'il a créé un service spécialement affecté à la réception, au tri et à la rédaction des réponses aux quelques 4.000 lettres qu'il reçoit chaque mois, et qui sont immédiatement réparties en demandes de renseignements, réclamations, suggestions, etc. Sur ce nombre il y en a environ 120 chaque mois qui émanent de corps constitués, de grandes associations, ou de municipalités, et qui ont, par conséquent, derrière elles, le poids d'une opinion générale. Le service que nous examinons répond à toutes les lettres qu'il reçoit et qu'il provoque, dans les trois jours, ou exceptionnellement dans un délai plus long lorsqu'une enquête spéciale est nécessaire. La réponse à ces lettres est toujours extrêmement courtoise, et seuls sont invités à demander des explications dans des termes plus mesurés ceux dont les lettres contiennent des injures personnelles à l'égard des membres du Board.

En dehors de cette correspondance qui lui est directement adressée, le « Public Relation Officer » doit répondre aux messages intéressant le L.P.T.B., qui paraissent dans la presse quotidienne sous forme de « Lettres à l'éditeur ». Les exemples sont fréquents de lettres publiées dans le *Times* par exemple, et provenant de personnes âgées réclamant la création d'un escalier roulant dans telle ou telle station. Ou bien encore de personnes se plaignant d'un « bruit insupportable » entre deux stations de métro. On leur répond fort poliment qu'hélas on est bien au courant de cet inconvénient dont on leur

donne l'explication, qu'on a fait venir des ingénieurs tant anglais qu'étrangers pour en étudier la suppression éventuelle, mais que malheureusement comme l'élimination de ce bruit coûterait plusieurs dizaines de milliers de livres sterlings, il n'est pas possible à l'heure actuelle de l'envisager. Le Directeur des relations avec la clientèle termine en s'excusant au nom du Board. Celui-ci est d'ailleurs toujours prêt à la discussion et recherche honnêtement les meilleurs moyens de donner satisfaction à sa clientèle.

Les directeurs du L.P.T.B. estiment en effet que par le fait même de son importance, le Board doit rendre compte de son activité à l'opinion publique dont il recherche la collaboration. Le Board se défend de prendre des décisions arbitraires qui risqueraient de provoquer contre lui la levée des boucliers de l'opinion publique.

Les fonctions de Public Relation Officer sont parfaitement distinctes de celles qu'exerce son collègue, le Directeur commercial de la publicité. Celui-ci a pour attribution exclusive d'augmenter la clientèle de la compagnie par tous les moyens de publicité qui sont à sa disposition. Cette publicité est extrêmement bien faite, et l'on doit rendre un hommage particulier à ses qualités artistiques qui sont dues, assure-t-on au choix qu'en fait lui-même l'un des directeurs généraux de la compagnie. Il entre dans les attributions de ce directeur de la publicité de faire connaître au public toutes les facilités de transport qui sont mises à sa disposition : chaque semaine paraît dans la presse un calendrier des principaux événements, sportifs, artistiques, politiques ou autres avec la liste des moyens de s'y rendre de la façon la plus économique. Au moment du

Jubilé royal, par exemple, une publicité extrêmement ingénieuse s'adressait aux provinciaux en visite à Londres, et le résultat en fut le transport par les véhicules du Board, d'un nombre record de voyageurs au cours de cette période, soit 153 millions pour la quinzaine principale des fêtes, et ce chiffre non moins extraordinaire de 14 millions 250.000 voyageurs transportés en une seule journée, le samedi 4 mai 1935.

C'est une tâche intéressante car elle est souvent couronnées de succès et quoiqu'il soit généralement assez long d'attirer la clientèle sur un parcours que l'on désire développer, on y arrive souvent par une publicité bien faite et suffisante. Le public français, qui n'est pas accoutumé à ce genre de traitement, et qui est infiniment moins exigeant quant au confort, estime plutôt « que la Société ferait beaucoup mieux de dépenser moins d'argent à coller des affiches et d'abaisser ses tarifs ». Et, cependant, c'est à Paris que le métro est de beaucoup le moins coûteux au monde, grâce à son système de tarification uniforme. Mais ceci touche à des considérations beaucoup plus générales, étroitement liées au niveau de vie de la population parisienne et de la population londonienne.

Au-dessus de ces divers services destinés à assurer la marche des entreprises du L. P. T. B., se trouve enfin un « service de coordination » (Coordination Department) dont l'objet est de surveiller la juste répartition des attributions respectives des employés du Board.

II. — *Un personnel remarquablement dressé*

Le principe est ici que chaque employé doit avoir sa spécialité qu'il connaît à fond et dans laquelle il excelle.

Dans ce but il existe des écoles spécialisées pour les conducteurs d'autobus, de métro ou de tramway, comprenant l'équipement le plus moderne pour permettre toutes les expériences et tous les tests nécessaires de psychologie expérimentale, et en plus, des cours spéciaux qui sont donnés, en particulier aux receveurs, à qui l'on inculque, tout spécialement, le devoir « d'inspirer confiance, d'avoir du tact et de la courtoisie, en un mot d'être au *service des voyageurs* ».

III. — *Un matériel très moderne et admirablement entretenu*

Le Board estime, et l'expérience l'a prouvé, que l'un des facteurs qui l'aide le plus à recruter sa clientèle, est le confort que peuvent fournir ses véhicules et ses gares. Aussi on peut bien dire que rien n'a été épargné dans ce sens pour donner au public pleine satisfaction : les voyants lumineux les plus divers et les plus perfectionnés indiquent au voyageur sans ambiguïté les moyens de se diriger. S'il descend dans l'une de ces grandes gares souterraines, modernes comme celle de Piccadilly Circus, il y trouvera les appareils les plus perfectionnés pour prendre son billet sans attendre : l'installation récente des appareils qui rendent automatiquement la monnaie de n'importe quelle pièce en argent, avec toujours au moins six pièces de 1 penny en bronze, eut un grand succès et suscita dans la presse les commentaires les plus élogieux à l'égard de la nouvelle compagnie.

Presque toutes les stations possèdent des escaliers roulants. Ceux-ci, que rend nécessaire la grande profondeur moyenne des gares, remplacent de plus en plus le système d'évacuation par ascenseurs. On a calculé

que, quoique ces escaliers roulants se meuvent à la vitesse moyenne de deux milles à l'heure, ils couvriraient chaque jour à Londres une distance d'environ 4.320 kilomètres. Les raisons pour lesquels ils ont été établis sont qu'ils évitaient l'attente aux ascenseurs, qu'ils étaient réversibles, et que dans le cas où ils ne fonctionnent plus on peut toujours les utiliser comme des escaliers fixes, ce qui augmente la sécurité des voyageurs; de plus on estime que deux escaliers roulants, l'un pour monter, l'autre pour descendre font le travail de cinq ascenseurs.

Toujours à propos de l'état du matériel roulant, les Londoniens tirent, à juste titre, vanité de la propreté et du confort de leurs métros où l'on trouve généralement à s'asseoir, les rames étant beaucoup plus importantes qu'à Paris. Enfin, c'est bien un signe de la faveur dont jouit ce moyen de transport que la présence, tard dans la soirée, de cette foule élégante qui est venue chercher dans le West-End les plaisirs de la ville et du théâtre. On pourrait multiplier les exemples des mesures qui sont prises, pour augmenter l'agrément matériel qui découle de l'utilisation des véhicules du Board: voitures spacieuses et bien suspendues avec éclairage spécialement étudié, propreté, confort et parfait entretien mécanique.

IV. — *Des directeurs remarquables*

La Commission Balfour, sur l'Industrie et le Commerce, dont les travaux ont duré cinq ans, constatait ce qui suit, en conclusion de son rapport: « L'augmentation constante des unités d'affaires implique nécessairement une demande croissante d'hommes d'une plus

grande capacité pour la haute direction des entreprises. Dans notre opinion on ne peut recruter assez de ces hommes que si le champ du choix est élargi par l'introduction dans le personnel des entreprises en plus forte proportion qu'autrefois, d'individus non seulement doués d'aptitudes naturelles, mais qui ont aussi l'avantage d'avoir reçu une instruction supérieure. Il faut, en outre, se rappeler que le problème de réunir le haut personnel d'un établissement de caractère normal et dirigé selon des règles plus ou moins fixées, est bien différent de celui de recruter les chefs d'une entreprise qui doit s'adapter à des changements rapides et inattendus et aux fluctuations de l'offre et de la demande ». Un peu plus loin, la Commission ajoutait encore ceci : « On nous fait remarquer que la façon bien connue dont les industriels allemands sont influencés par les résultats des recherches scientifiques, est due, dans une mesure assez large, au fait qu'une proportion relativement considérable des chefs et des directeurs de leurs entreprises ont eux-mêmes reçu une instruction technique et scientifique ».

On ne saurait trop insister sur l'importance considérable qu'il y a pour une société comme celle qu'exploite le London Passenger Transport Board à s'assurer la collaboration d'un ou deux de ces esprits infiniment larges et supérieurs qui sont à même d'envisager tous les problèmes que pose une telle affaire, dans leur aspect le moins étroit et terre à terre. En fait, on répète constamment à Londres, actuellement, que le succès de l'entreprise, malgré les difficultés inhérentes à tout début, est largement dû à la grande valeur personnelle de deux de ses directeurs : Lord Ashfield, ancien Président de

l'Underground et des sociétés groupées sous ce titre, et M. Frank Pick; l'un et l'autre sont des travailleurs acharnés, suscitent l'admiration générale et le respect de leur personnel, chez qui ils ont vraiment créé un excellent esprit, constamment tenu en émulation par l'intérêt personnel que prend chaque directeur dans les affaires de ses employés. Ces directeurs tiennent à être toujours exactement au courant des plaintes et des réclamations du personnel avec qui ils demeurent en contact constant. Ce sont les membres actifs du Board qui choisissent les chefs de service qui emploieront le personnel subalterne, attachant à ce choix toute l'importance qui convient, car ils estiment qu'un fonctionnaire mauvais ou indifférent, qu'un surveillant négligent ou stupide, peuvent causer de graves ennuis dont les répercussions seront lointaines.

Les idées de M. Pick sont d'ailleurs très nettes à cet égard (1): « Il est indispensable que les principes qui guident les directeurs ne soient pas essentiellement inscrits dans un cadre trop rigide. Il faut laisser, dans la direction d'une affaire, le champ absolument libre aux manifestations du facteur personnel, sans cela, cette direction ne pourra jamais jouir du bénéfice de la bonne volonté et de la camaraderie qui sont à la racine de tout travail en commun. L'homme ne doit pas être sacrifié à la machine, simplement parce que celle-ci fait l'effet d'être importante, et que c'est elle que le public remarque la première. Le Board ne doit pas être une chose. Il doit être un groupe d'hommes, et on doit le connaître et le respecter en temps que groupement d'hommes.

(1) FRANK PICK. — *Public Lecture on the Practical Aspects of the London Passenger Transport Problem.*

L'anonymat peut être une chose excellente, mais ce n'est pas lui qui fournira les fondements sur lesquels construire les principes d'une bonne direction ». Et M. Pick ajoute : « Ceux qui désirent le succès dans leur service auprès du Board, doivent apprendre à adapter leur vie à ce service, de façon à ce que, sans cependant rechercher la publicité, ce qui serait méprisable, cette vie soit un modèle que l'on puisse donner en exemple à tous leurs collaborateurs ».

Les Anglais ont compris que si on voulait s'assurer le concours d'esprits à la fois très distingués et au courant de toutes sortes de questions techniques et générales, comme le sont Lord Ashfield, qui s'occupe depuis de nombreuses années de tous les problèmes financiers posés par l'existence d'une grande compagnie de transports, ou M. Pick, dont le nom revient régulièrement dans la plupart des enquêtes gouvernementales sur les problèmes de transport ou de circulation, il faut payer le prix de cette collaboration. Et comme ils se rendent compte que l'organisation nouvelle est extrêmement vaste et monopolisera à peu près complètement l'activité des administrateurs qui en assumeront la direction, ils versent à ces administrateurs des traitements royaux, qui leur permettront de se consacrer exclusivement à la gestion du Board. Le Président du Board reçoit annuellement 12.500 livres sterling (soit environ 1.375.000 francs), le vice-président, 10.000 livres sterling (soit environ 750.000 francs), et les autres membres du Board 7.000 livres sterling (soit environ 525.000 francs). C'est ce qu'on appelle en Angleterre payer le prix qu'impose la nécessité d'avoir « l'homme qu'il faut à la place qu'il faut », « *The right man in the right place* ». Il y a loin de ces traitements à

ceux des fonctionnaires français assurant la gestion d'un grand service public sous le contrôle de l'État.

Nous pouvons mesurer l'importance du rôle joué par ces deux hommes que sont le Président et le Vice-Président du L.P.T.B., aux préoccupations que témoignent déjà ceux qui ont la responsabilité de cette entreprise, de leur former des successeurs éventuels. Le problème se manifeste d'ailleurs à tous les étages de l'édifice, mais nulle part avec autant d'acuité qu'au sommet. Il semble, en effet, que le Board ait été très fortuné de trouver pour l'administrer dès le début, des hommes aussi qualifiés et aussi animés de cet « esprit public » que nous avons essayé de définir. On n'a pas encore trouvé de « règles exactes de succession, le Président du Board n'ayant pas d'héritier désigné, et les principaux membres du Board n'engendrant pas de successeurs ».

On estime qu'il est peu probable que cette tâche de directeur puisse incomber un jour à l'un des principaux chefs de service actuels. On redoute que ceux-ci ne soient ou n'aient été trop exclusivement plongés dans les affaires de leur service et qu'ils n'aient tendance à se spécialiser et à devenir des experts. Or, les membres actuels du Board redoutent les techniciens dont ils craignent qu'ils ne soient les esclaves des solutions orthodoxes; ils recherchent plutôt des esprits plus brillants et étendus, chez qui se soient manifestés le désir des responsabilités en même temps qu'un jugement très rassis.

A ce propos, M. Pick écrit encore (1) : « C'est peut-être la remarque d'un esprit bien blasé, mais le chef le meilleur n'est pas celui qui travaille avec zèle et application à bien connaître son métier, mais celui qui semble trou-

(1) *Eod. Loco.*

ver sa voie par une divination intuitive, parce que toute sa vie il a laissé les tendances du moment se façonner à la forme de son esprit, de sorte que cette voie semble répondre aux besoins qu'on en a, et ceci est très souvent le résultat d'un processus subconscient. Alors, par une ironie du sort, un tel individu peut brusquement passer par dessus la tête de ses collègues plus diligents, qui diront peut-être que la mesure est dure et injuste, parce qu'ils n'auront pas pu comprendre ».

Cette citation laisse apparaître à quelles difficultés peut se heurter le recrutement du personnel supérieur d'une telle entreprise. Et pourtant on ne saurait exagérer l'importance du choix de ces individus ayant à la fois un sens très élevé de leur devoir et de leurs responsabilités, joint aux qualités nécessaires de perspicacité et de lutte qui font le succès non seulement d'un grand homme d'affaire moderne, mais de l'entreprise qui, peu à peu, devient son œuvre et porte profondément la marque de son génie.

CONCLUSION

CONCLUSION

Nous avons ainsi achevé l'étude de l'histoire des transports en commun à Londres, la commençant à son début, mais la laissant aussi à un autre début : deux ans se sont à peine écoulés depuis que fut inauguré le système de la gestion unique confiée au London Passenger Transport Board. Il n'a paru encore aucun rapport officiel de la Société quoique ceux-ci soient attendus avec une certaine impatience par ceux qui en ont conseillé la création, pour démontrer que leur idée « fut un succès », mais aussi par les financiers critiques de la Cité qui s'apprêtent à triompher en apprenant que le Board, cette brebis galeuse qui a rompu avec toutes les saines traditions d'un vieil économisme libéral et orthodoxe, n'a même pas pu payer au cours des deux premières années de son existence le 5 % statutaire sur les titres de la catégorie « C », ayant actuellement seulement versé un intérêt de 4 % à ses obligataires participants. En fait nous ne pouvons pas encore juger, le Board ayant eu au cours des deux premières années de son existence des charges extraordinaires qui ne se renouvelleront pas dans l'avenir.

Le London Passenger Transport Board, conseil d'administration d'une compagnie publique, assurant le fonctionnement d'un grand service d'intérêt général,

socialisé, et qui, pour maintenir constant le taux annuel de ses profits, sur lesquels il doit compter pour vivre, a adopté le principe d'une politique essentiellement commerciale et indépendante de toute influence politique, ce Board est une grande expérience.

C'est une expérience qui se rattache à la série des mesures récemment prises en Angleterre, depuis la guerre, et qui consacrent l'ingérence de plus en plus importante de l'autorité publique à l'intérieur des affaires, qui autrefois étaient exclusivement d'udomaine privé: qu'il s'agisse d'organiser la vente du lait, du bacon ou des pommes de terre, d'inciter les particuliers à s'abonner au téléphone ou d'exploiter les transports londoniens, ces organisations de vente ou de transport sont de plus en plus gérées par ces « boards », institutions purement britanniques, émanation des intérêts des particuliers et de l'Etat, et qui n'ont guère en ce sens leur équivalent dans nos institutions du droit public français.

Le Board ainsi créé est l'exemple d'un nouveau type de structure industrielle et sociale: il est sans doute un pas vers l'Etat corporatif. En temps que prototype d'un genre nouveau, sa responsabilité est grande. Et cependant sa tâche est formulée d'une façon bien vague: rien de rigoureusement précis dans la définition de ses obligations, qui sembleront pouvoir varier suivant l'état de sa bourse ou les décisions de ses directeurs: « ... Ce sera le devoir du Board de conduire ses affaires et de fixer ses tarifs d'une manière telle qu'ils puissent lui permettre de se défrayer de toutes les dépenses qui, aux termes de cette loi sont imputables sur ses propres recettes... »

En somme, aucune précision, aucune obligation nette-

ment définie, sinon celle de gagner de l'argent, et tout laissé, semble-t-il, dans un vague auquel répugne l'esprit logicien français : témoins l'incertitude où nous plonge l'emploi fréquent du mot « raisonnable » dans le texte de la loi. Le Board est donc essentiellement libre : on lui laisse volontairement la possibilité de s'adapter aux besoins qu'il crée, de se perfectionner et de s'amender, de se créer une pratique et une jurisprudence, le texte de la loi n'étant plus désormais qu'un point de départ.

C'est seulement après avoir publié ce texte qu'on se rend compte du fait qu'il porte profondément la marque de cette horreur du caractère anglais pour tout ce qui est une obligation fixée par la lettre d'une loi dont on pourrait risquer de devenir l'esclave. Le London Passenger Transport Act, dont le projet fut déposé en 1931 par un ministre travailliste et voté en 1933 par un Cabinet conservateur, est un grand compromis pratique : c'est là je crois son caractère dominant.

Cette loi n'a pas été simplement écrite pour faire l'objet d'un vote au Parlement, mais pour être quotidiennement mise à l'épreuve et apporter une solution pratique à un problème dont le temps, le volume de la circulation et l'évolution des moyens de transport avait complètement modifié les données. La loi de 1933 est une loi de réadaptation à ces nouveaux besoins, mais cette réadaptation sera-t-elle le couronnement définitif d'un processus inéluctable d'évolution lente et que caractérise le passage de la multiplicité à l'unité ? Nul actuellement ne peut le dire : il semble bien seulement que le Board, dans son état actuel soit viable, puisque les résultats tangibles de sa gestion sont certainement envisagés

avec faveur par l'immense majorité des quelques neuf millions d'individus qui constituent sa clientèle. Mais n'eût-il pas été cependant prudent tout de même de prévoir dans le texte de la loi qui le créait, la venue toujours possible des mauvais jours ? Ou bien cette absence apparente d'une telle prévision n'est-elle que la manifestation de l'optimisme de ses auteurs et de leur foi dans leur projet ?

Nous nous garderons bien de juger, ayant présent dans notre esprit ce mot de Valéry : « L'historien fait pour le passé ce que la tireuse de cartes fait pour le futur, mais la sorcière s'expose à une vérification et non l'historien. » (1).

Vu,

Le Président :

William OUALID.

Vu,

Le Doyen :

Edgard ALLIX.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER,

Le Recteur de l'Académie de Paris :

S. CHARLETY.

TO
CHESHAM
AMERSHAM
GREAT MISSEN
WENDOVER
AYLESBURY

UXBRIDGE ICK

HILLINGDON
(SWAKELEY)



1900

1901

1902

1903

1904

1905

1906

1907

1908

1909

1910

1911

1912

1913

1914

1915

1916

1917

1918

BIBLIOGRAPHIE

BIBLIOGRAPHIE

I. — OUVRAGES GÉNÉRAUX

a) *Sur les problèmes de transports en commun à Londres*

PONSONBY (Gilbert J.) M. A., chargé de cours sur les Transports à l'Ecole des Sciences Politiques de Londres. — *London's Passenger Transport problem* 7 1/4, pp. ix, 106. Londres, 1932, King, éditeur. (Cet ouvrage a paru avant le vote de la loi de 1933.)

— *Road Transport and the State*. (Article paru dans la revue *Modern Transport*, 2 février 1935.)

MORRISON (The right hon. Herbert), ancien Ministre des Transports. — *Socialisation and Transport: the organisation of socialized industries with particular reference to the London Passenger Transport Bill*. 7 1/2, pp. xi, 313. Londres, 1933; Constable et C°.

MORRISON and others. — *Three Public Lectures on Practical Aspects of the London Passenger Transport Problem*.

The London School of Economics and Political Science.

The Rt. Hon. Herbert Morrison. November 1933.

Mr. Frank Pick (Vice-Chairman of the L.P.T.B.), 26 th. February 1934.

The Rt. Hon. Lord Ashfield (Chairman of the L.P.T.B.), 5 th. March 1934.

Non publié. Un exemplaire photographique de la première et de la troisième peut être consulté à la Bibliothèque de la London School of Economics.

- MEIK (C. S.) et BEER (W.). — The improvement of London traffic, pp. IV, 15 ill., 1905. P.
- BOOT (C.). — Improved means of locomotion, as a first step towards the cure of the housing difficulties of London, pp. 24. 1901. P.
- Browning Hall.* — Conférences on housing and locomotion. Rep. pp. 14. 1902. P.
- BURTT (Ph.), M. Inst. T. — Railway electrification and Traffic Problems. Préface de Frank Pick. Demi 8 vo. 210 pp. Londres, 1933, Pitman, éd.
- HARRIS (Percy). — London and its Government. Dent, éd. Londres, 1931.
- New Survey of London Life and Labour:*
Vol. II, London Industries, , 1931.
Vol V, London Industries II, 1933.
Vol. VIII, London Industries III, 1934.
Londres. King and Sons Ltd. Orchard House, Westminster. (Contient tous les détails sur la vie des travailleurs des transports londoniens.)
- VERNON SOMMERFIELD. — London Transport: a Record and a Survey. Edité chaque année par les soins du L.P.T.B. N'est pas mis en vente.
b) *Sur les Tramways*
- KEEN (F. N.). — Tramway Companies and Local Authorities, pp. 295. 1902/.
- Municipal Tramways Association.* — Proceedings 1913-1915, 1917-1918.
- MARSH (S. B. N.). — Organization and administration of the Tramway department, pp. VIII. 163. 1923.
- HOPKINS (A. B.). — Tramway legislation in London, and Tramways belonging to Local Authorities, pp. 89. 1891.
- Fabian Society.* — Municipal Tramways, pp. 4. 1898. Fabian Tracts, n° 33.
— The Municipalization of Tramways, pp. 15; 2. 1897. Fabian tracts, n° 77.
c) *Sur les chemins de fer souterrains*

Central London Railway. — Statement as to the proposed railway, pp. 11. 1899 P.

Underground Electric Railways Company of London:

I. — Baker street and Waterloo railway, 1906 P.

II. — Charing Cross, Euston and Hampstead Railway, pp. 16 in 1907 P.

THOMAS (J. P.). — Handling London's Underground Traffic, pp. ix. 217. 1928.

Metropolitan District Railway Company and others. — London Traffic, pp. 25, 1919.

BLAIN (H. B.). — Proof of evidence submitted on behalf of the Underground group of companies engaged in London traffic, pp. 23, 1919. P.

II. — BROCHURES PUBLIÉES

PAR DES ASSOCIATIONS A CARACTÈRE POLITIQUE

OSBORN (F. J.). — Transport, Town development and territorial planning of industry; n° 20 issued by the New Fabian Research Bureau.

Congrès des Trade Unions. — Rapports annuels (surtout celui de 1932, cité).

Labour Party (Transport House, S. W. 1.). — The National Planning of Transport. Report on the Land and National Planning of Agriculture. (Rapport présenté à la Conférence annuelle du Parti travailliste, à Leicester, en 1932.)

MORRISSON (H.). — The London Traffic Fraud (cité).

III. — RAPPORTS PARLEMENTAIRES

ET PUBLICATIONS OFFICIELLES

London County Council. — London Traffic, pp. 28, 1922.

PICK (F.). — Proof of evidence submitted on behalf of companies engaged in London traffic, pp. 45, 1919. P.

Report upon the public inquiry held in ... 1926 with respect to the travelling facilities to and from South East London. 9 V. (in 1), 1926-1927.

Rapports officiels des Commissions d'enquête suivantes, publiés par H. M. Stationery Office, Aldwych.

- *Select Committee of the House of Lords on Metropolitan Railway communications*, 1863.
 - *Royal Commission on London Traffic*, 1905. (Means of Locomotion and Transport in London) (Cmd 2597), VIII volumes.
 - *Select Committee of the House of Commons on Motor Traffic in the Metropolis*, 1913 (HC. 278 of 1913).
 - *Royal Commission on London Bridges*.
 - *Select Committee of the House of Commons on Transport in the Metropolitan Area*. (HC. 147 of 1919).
 - *Minister of Transport's Advisory Committee on London Traffic* (Kennedy Jones Committee), 1920 (Cmd 636).
 - *Royal Commission on London Government*, 1923 (Cmd 1830).
 - *London and Home Counties Traffic Advisory Committee*. Inquiries held into the travelling facilities of N., N.E., E., and S.E. London. 1925-1926.
 - *London and Home Counties Traffic Advisory Committee*. Scheme for the coordination of Passenger Transport Facilities in the London Traffic Area, 1927 (plus communément connu sous le titre de *Blue Report*. Etabli sous la direction de Sir Henry Maybury, K.C.M.G., C.B., actuellement membre du L.P.T.B.).
 - *Conference on Road and Rail Transport* (Chairman Sir Arthur Salter, K.C.B.) Report. July 1932.
 - *London and Home Counties Traffic Advisory Committee*. Rapports annuels.
 - *Railways Rates Tribunal*. Rapports annuels.
 - *Commissioners of Traffic* (institués par le Road Traffic Act, 1930), Rapports annuels.
- Publications officielles sur les Tramways :*
- *Report of the Select Committee on Transport Bill*. pp. xiv, 219.

- *U. K. Return of... Transport Authorized by Parliament*, showing, capital... length of tramways authorized, and the length open..., number of passengers conveyed, the gross receipts, etc. 1877-1914. B.P.P.
- *U. K. Electric Tramways*. Reports of the leading municipal corporations, etc., pp. 24, 1908, u, p. P.
- *Tramways and Light Railways* (street and road) and trackless trolley undertakings. Annual returns, 1919 to date.
- *Report of the Select Committee of the House of Lord on Tramways*, etc., pp. xvi. B. P. P., 1918, IV.

Publications officielles sur les chemins de fer souterrains:

- *U. K. Report... on the electric and cable railway* (Metropolis, etc), pp. xiii, 158, B.P.P., 1892, XII.
- *Report of the Select Committee on the Post Office* (Pneumatic tube...), Bill, etc., pp. iv, 7. B.P.P., 1922, VI.
- *Report and Special Report of the Select Committee on the Post Office Railway Bill*, etc., pp. x, 228, B.P.P., 1922, VI.

Publication officielle sur les Autobus:

- *The London General Omnibus Company, Ltd.* Report upon Fares and working expenses (Cmd 209) of session 1919.

Publications officielles sur les Transports Fluviaux à Londres:

- *Provision of a Regular Passenger Service on the River Thames*. Report of the London and Home Counties Traffic Advisory Committee.
- *Sub-Committee on River Thames Passenger Transport*. Public inquiry into the desirability and practicability of a regular Transport service on the River Thames. Minutes of proceedings (88. 35.1, -2, -3, -4, -5.)

IV. — TEXTES DE LOIS

Tramways Act, 1871.

Light Railways Act, 1896 et 1912.

Railways Act, 1921 (11 et 12 Geo. 5. CH. 55).

London Traffic Act, 1924 (14 et 15 Geo. 5. CH. 34).

Road Traffic Act, 1930 (20 et 21 Geo. 5. CH. 43).

Road Traffic Act, 1934 (24 et 25 Geo. 5. CH. 50).

London Passenger Transport Act, 1933 (23 Geo. 5. CH. 14).

London Passenger Transport (Agreement) Act, 1935. (25 et 26 Geo. 5. CH. 27).

V. — PUBLICATIONS OFFICIELLES

PARTICULIÈRES A LA LOI DU 13 AVRIL 1933

a) *House of Lords Papers and Bills*

Session 1932-1933

(19) *London Passenger Transport Bill* 2/6

(19* 19 b, 19 c.) *London Passenger Transport Bill*
Amendments to be moved in Committee.

(19**) L.P.T. Bill. Marshall list of amendments to
be moved in Committee. 0/1

(37) *London Passenger Transport Bill*, as amended
in Committee. 3/-

(37 a, b, c, d, e) Amendments to be moved on Report.

(37**) L.P.T. Bill. Marshall list of amendments to
be moved on Report.

(56) *London Passenger Transport Bill*. Commons con-
sequential amendments to the Lord's
Amendments. 0/1

Session 1934-1935

(111) *London Passenger Transport (Agreement) Bill* 0/3
b) *House of Commons Bills*

Session 1932-33

(82) *London Passenger Transport*. Lords' Amend-
ments. 0/6

c) *House of Commons Reports and Papers*

Session 1934-35

(84) *London Passenger Transport (Agreement)* 0/3

d) *Public and General Acts of Parliament*

(23 Geo 5) CH. 14. London Passenger Transport Act.

(25 et 26 Geo 5) CH. 27. London Passenger Transport (Agreement) Act, 1935.

e) *Local and Private Acts of Parliament*

(24 et 25 Geo 5) CH. lix. London Passenger Transport (Interim Financial Arrangements).

(24 et 25 Geo 5) CH. xcvi. London Passenger Transport.

f) *Statutory Rules and Orders*

London Passenger Transport Act:

— Application under Section 16

Order dated Sept. 28. 1933	SRO	979
----------------------------	-----	-----

— Appointed Day

Order (N° 1) dated June 28 1933	SRO	634
Order (N° 2) — Sept. 15 1933	SRO	934
Order (N° 3) — Sept. 25 1933	SRO	964
Order (N° 4) — Oct. 31 1933	SRO	1051
Order (N° 5) — Nov. 9 1933	SRO	1082
Order (N° 6) — Nov. 23 1933	SRO	1115
Order (N° 7) — Dec. 4 1933	SRO	1134
Order (N° 8) — Dec. 14 1933	SRO	1181
Order (N° 9) — Dec. 19 1933	SRO	1191
Order (N° 10) — Jan. 31 1934	SRO	82
Order (N° 11) — Feb. 12 1934	SRO	161
Order (N° 12) — Feb. 19 1934	SRO	563
Order (N° 13) — Jul. 10 1934	SRO	627
Order (N° 14) — Jun. 12 1934	SRO	628
Order (N° 15) — Jul. 17 1934	SRO	827
Order (N° 16) — Aug. 9 1934	SRO	931
Order (N° 17) — Aug. 28 1934	SRO	975
Order (N° 18) — Nov. 6 1934	SRO	1202

— Extension of time, for the purpose of

Section 8.

Order, dated Oct. 12 1933	SRO	993
---------------------------	-----	-----

— Extension of time, for the purpose of

Section 10.

Order, dated Oct 12 1933	SRO	1005
— Notification of alteration in Fares, Regulations, dated Oct. 3 1933	SRO	1004
— The London Transport Stock Regula- tions, dated August 18 1933	SRO	827
— Ministry of Transport Order, Order, dated Dec 22 1933	SRO	1207
— Railway Rates Tribunal (additional) Rules, dated Jan. 1 1934	SRO	1
— Arbitration Tribunal Rules, dated Oct. 3 1933	SRO 968/L.28	
— Date of Commencement		
Order (N° 1) dated June 18 1933	SRO	632
Order (N° 2) dated June 28 1933	SRO	633
— London Traffic Regulations:		
Très nombreuse réglementation de détail (noms de rues, distances, etc., etc.), comprise sous forme de Statutory Rules and Orders, sous les rubriques suivantes:		
Approval of Routes.		
Prescribed Routes.		
Restricted Routes.		
Parking places.		
— Joint Committee Rules of Procedure	SRO	562
g) Publications du Home Office		

London Passenger Transport Act, 1933.

Circular dated July 20, 1933, to Chief Constables.
(34.999).

h) *Command Papers*
Session 1934-1935

London Passenger Transport (Agreement) Bill, 1935.
Memorandum on the proposed Financial Resolution.

TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES

Première Partie.

HISTORIQUE

Introduction	3
Chapitre premier. — Londres et son administration	9
Chapitre II. — Aspect général des problèmes de transport à Londres	17
Chapitre III. — Le passé et le système de libre concurrence.	43
1° Les omnibus	46
2° Les tramways	63
3° Les chemins de fer à vapeur et électriques....	80
Conclusion	105
Chapitre IV. — Enquêtes et commissions	109
Chapitre V. — Les deux bills de Coordination, 1928-1929.	123
Chapitre VI. — La genèse et le vote de la loi du 13 avril 1933	35

Deuxième Partie.

LA REFORME DU 13 AVRIL 1933.

Introduction	155
Chapitre premier. — Organisation du London Passenger Transport Board	159
Chapitre II. — Pouvoirs et attributions du L.P.T.B.	173
Chapitre III. — Clauses financières	185
Le principe de la compensation	185

Les moyens financiers du Board	191
La reprise par le Board des compagnies anciennes.	203
Chapitre IV. — Les clauses sociales de la loi du 13 avril 1933.	215
Chapitre V. — Les clauses techniques de la loi du 13 avril 1933	227

Troisième Partie.

APPRECIATION GENERALE

DU LONDON TRANSPORT ACT, 1933.

Introduction	237
Chapitre premier. — Le London Passenger Transport Board est un service public	239
Contrôle administratif : indépendance commerciale.	244
Astreint à certaines charges et obligations.	246
Jouit en échange de celles-ci du monopole.	252
Chapitre II. — Le Board est un service public socialisé.	257
Chapitre III. — Le Board est un service public qui doit se suffire à lui-même : sa politique commerciale.	267
Organisation intérieure	271
Personnel	274
Matériel	275
Valeur des hommes qui le dirigent.	276
Conclusion	283

ANNEXES

Tableau montrant le processus de groupement des compagnies membres du London Transport	
Plan du métro de Londres	
Bibliographie	289

Imprimerie GEORGES SUBERVIE — RODEZ
